



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DI CONTROLLO PER GLI AFFARI
COMUNITARI ED INTERNAZIONALI

RELAZIONE SPECIALE

I Grandi progetti della
programmazione europea 2007-2013:
un bilancio d'insieme e indicazioni per il futuro



CORTE DEI CONTI

**I GRANDI PROGETTI DELLA
PROGRAMMAZIONE EUROPEA 2007-2013:
UN BILANCIO D'INSIEME E INDICAZIONI PER IL FUTURO**

Hanno collaborato il Dott. Domenico Tolomei e la Dott.ssa Laura Zanarini
L'editing è stato curato da Francesca Apicella



CORTE DEI CONTI

LA SEZIONE DI CONTROLLO PER GLI AFFARI COMUNITARI ED INTERNAZIONALI

Composta dai Magistrati:

Dott.	Giovanni COPPOLA	Presidente
Dott.ssa	Maria Annunziata RUCIRETA	Pres. Sez., relatore
Dott.	Carlo MANCINELLI	Consigliere
Dott.	Gian Luca CALVI	Consigliere
Dott.ssa	Igina MAIO	Consigliere, relatore
Dott.	Giulio STOLFI	Referendario
Dott.	Benedetto BRANCOLI BUSDRAGHI	Referendario

Nella Camera di Consiglio del 12 luglio 2021

Visto l’art. 100 della Costituzione;

Visto l’art. 287 del Trattato sul funzionamento dell’Unione europea;

Visto l’art. 3, comma 4, della legge 14 gennaio 1994, n. 20 e successive modificazioni;

Visto il regolamento per l’organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, approvato dalle Sezioni riunite con deliberazione n. 14 del 16 giugno 2000 e successive modificazioni, in particolare l’art. 10;

Visto il programma delle attività di controllo della Sezione per l’anno 2021 approvato con deliberazione n. 2/2021 nell’adunanza del 12 marzo 2021, che prevede

una relazione speciale su “I Grandi progetti della programmazione europea 2007-2013: un bilancio d’insieme e indicazioni per il futuro”

Vista l’ordinanza presidenziale n. 11/2021 di convocazione dell’adunanza della Sezione per il 12 luglio 2021;

Considerato che il Consiglio di Presidenza nell’adunanza del 7 luglio 2021 ha autorizzato il Pres. Sez. Maria Annunziata Rucireta e il Consigliere Igina Maio ad integrare il Collegio della Sezione, per l’adunanza pubblica del 12 luglio 2021, in qualità di relatori sull’indagine di controllo “I Grandi progetti della programmazione europea 2007-2013: un bilancio d’insieme e indicazioni per il futuro”;

Vista la nota prot. n. 739 del 17 giugno 2021, con la quale lo schema della relazione speciale “I Grandi progetti della programmazione europea 2007-2013: un bilancio d’insieme e indicazioni per il futuro” è stato trasmesso al Ministero dell’Economia e delle Finanze -Ragioneria Generale dello Stato –IGRUE, all’Agenzia per la coesione territoriale, all’Autorità di gestione del POI Energie rinnovabili e risparmio energetico 2007-2013, all’Autorità di Gestione del PON Cultura e Sviluppo 2014-2020, all’Autorità di Gestione del PON Infrastrutture e reti 2014-2020, all’Autorità di Gestione del PON Ricerca e Innovazione 2014-2020, all’Autorità di Gestione del PON Legalità 2014-2020, all’Autorità di Gestione del POR Lombardia FESR 2014-2020, all’Autorità di Gestione del POR Toscana FESR 2014-2020, all’Autorità di Gestione del POR Campania FESR 2014-2020, all’Autorità di Gestione del POR Puglia FESR 2014-2020, all’Autorità di Gestione del POR Calabria FESR 2014-2020, all’Autorità di Gestione del POR Sicilia FESR 2014-2020 con l’invito a formulare considerazioni o controdeduzioni;

Viste le risposte del MEF-IGRUE e-mail del 7/7/2021; dell’Agenzia per la coesione territoriale e-mail del 25/6/2021; dell’Autorità di gestione del POI Energie rinnovabili e risparmio energetico 2007-2013 (Ministero dello Sviluppo Economico) e-mail del 7/7/2021; dell’Autorità di gestione del PON Cultura e sviluppo 2014-2020 (Ministero della cultura) e-mail dell’8/7/2021; dell’Autorità di gestione del PON Infrastrutture e reti 2014-2020 (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità) nota prot. n. 11653 dell’1/7/2021; dell’Autorità di gestione del PON Ricerca e innovazione

2014-2020 (Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca) note prot. n. 9941 e n. 9958 del 2/7/2021; dell'Autorità di gestione del POR Lombardia prot. n. 814 del 7/7/2021; dell'Autorità di gestione del POR Toscana e-mail dell'8/7/2021; dell'Autorità di gestione del POR Puglia nota prot. n. 4257 del 6/7/2021; dell'Autorità di gestione del POR Calabria e-mail del 6/7/2021; dell'Autorità di gestione del POR Sicilia e-mail del 21/6/2021;

Viste le presenze nell'Adunanza pubblica del 12 luglio 2021:

per il MEF - IGRUE il dott. Paolo Castaldi, la dott.ssa Iliaria Carboni, il dott. Saverio Romano, il dott. Paolo Fischetti, la dott.ssa Manuela Furfaro; per l'Agenzia per la coesione territoriale il dott. Paolo Esposito, il dott. Michele D'Ercole, il dott. Giorgio Martini, il dott. Riccardo Monaco, il dott. Mario Vella, il dott. Paolo Galletta; per l'Autorità di Gestione del PON Legalità 2014-2020 (Ministero dell'Interno) la dott.ssa Valentina D'Urso; per l'Autorità di gestione del POI Energia la dott.ssa Anna Maria Fontana; per l'Autorità di gestione del PON Cultura e Sviluppo 2014-2020 (Ministero della cultura) l'ing. Angelantonio Orlando; per l'Autorità di gestione del PON Infrastrutture e reti 2014-2020 (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità) la dott.ssa Rosalba Lagrotteria, la dott.ssa Carla Peduto, la dott.ssa Francesca Cupiraggi, il dott. Carlo Zijno; per l'Autorità di gestione del PON Ricerca e innovazione 2014-2020 (Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca) il dott. Antonio Di Donato, la dott.ssa Anna Maria Fontana, il dott. Leonardo Panattoni, il dott. Patrizio Memè; per l'Autorità di gestione del POR Lombardia la dott.ssa Daniela Borla, il dott. Dario Sorriso-Valvo; per l'Autorità di gestione del POR Toscana la dott.ssa Angelita Luciani, il dott. Enrico Becattini, la dott.ssa Monica Stagnari, la dott.ssa Simona Mantero; per l'Autorità di gestione del POR Campania l'ing. Sergio Negro, l'ing. Domenico dell'Anno; per l'Autorità di gestione del POR Puglia il dott. Pasquale Orlando, il dott. Antonio Colapietro; per l'Autorità di gestione del POR Calabria il dott. Maurizio Nicolai.

Uditi i relatori, Pres. Sez. Maria Annunziata Rucireta e Consigliere Igina Maio;

Uditi per l'Agenzia per la coesione territoriale il dott. Paolo Esposito e il dott. Michele D'Ercole; per il MEF - IGRUE il dott. Paolo Castaldi; per il Ministero per lo

sviluppo economico la dott.ssa Anna Maria Fontana; per l'Autorità di gestione del PON Infrastrutture e reti 2014-2020 (Ministero delle Infrastrutture e della mobilità) la dott.ssa Carla Peduto e la dott.ssa Francesca Cupiraggi; per l'Autorità di gestione del PON Cultura e Sviluppo 2014-2020 (Ministero della cultura) l'ing. Angelantonio Orlando; per l'Autorità di gestione del POR Lombardia la dott.ssa Daniela Borla; per l'Autorità di gestione del POR Toscana la dott.ssa Angelita Luciani; per l'Autorità di gestione del POR Campania l'ing. Sergio Negro; per l'Autorità di gestione del POR Puglia il dott. Pasquale Orlando; per l'Autorità di gestione del POR Calabria il dott. Maurizio Nicolai

DELIBERA

di approvare la relazione speciale su “I Grandi progetti della programmazione europea 2007-2013: un bilancio d’insieme e indicazioni per il futuro”.

DISPONE

di trasmettere copia di detta relazione speciale:

- al Presidente del Senato della Repubblica e al Presidente della Camera dei Deputati;
- al Presidente del Consiglio dei Ministri;
- al Presidente della Commissione europea;
- al Presidente della Corte dei conti europea;
- ai Presidenti della Commissione 14^a del Senato (Politiche dell’Unione europea) e della Commissione XIV della Camera dei Deputati (Politiche dell’Unione europea);
- alla Rappresentanza in Italia della Commissione europea;
- alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le politiche europee;
- al Ministero dell'Economia e delle Finanze -Ragioneria Generale dello Stato – IGRUE;
- all’Agenzia per la coesione territoriale;

- all'Autorità di gestione del POI Energie rinnovabili e risparmio energetico 2007-2013;
- all'Autorità di Gestione del PON Cultura e Sviluppo 2014-2020;
- all'Autorità di Gestione del PON Infrastrutture e reti 2014-2020;
- all'Autorità di Gestione del PON Ricerca e Innovazione 2014-2020;
- all'Autorità di Gestione del PON Legalità 2014-2020;
- all'Autorità di Gestione del POR Lombardia FESR 2014-2020;
- all'Autorità di Gestione del POR Toscana FESR 2014-2020;
- all'Autorità di Gestione del POR Campania FESR 2014-2020;
- all'Autorità di Gestione del POR Puglia FESR 2014-2020;
- all'Autorità di Gestione del POR Calabria FESR 2014-2020;
- all'Autorità di Gestione del POR Sicilia FESR 2014-2020.

I RELATORI

Maria Annunziata Rucireta

f.to digitalmente

Igina Maio

f.to digitalmente

IL PRESIDENTE

Giovanni Coppola

f.to digitalmente

Depositata in Segreteria

Il Dirigente

Maria Pia Gubbiotti

f.to digitalmente

1. INTRODUZIONE GENERALE	1
1.1 L'ambito dell'indagine.....	1
1.2 Inquadramento normativo dei Grandi progetti nel periodo di programmazione 2007-2013.....	5
1.3 Regole di chiusura del ciclo di programmazione 2007-2013.....	6
1.4 Il rafforzamento della capacità amministrativa per rimediare ai ritardi di assorbimento dei fondi	7
2. I GRANDI PROGETTI COMPLETATI ENTRO IL CICLO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013	10
2.1 Considerazioni introduttive e dati finanziari aggregati.....	10
2.2 Le schede dei singoli interventi: realizzazioni, raggiungimento degli obiettivi ed effettiva fruizione	16
2.2.1 PON Reti e Mobilità 2007-2013	17
2.2.1.1 PON Reti – Grande progetto “Adeguamento tecnologico e infrastrutturale della linea Battipaglia – Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca”	18
2.2.1.2 PON Reti – Grande progetto “Raddoppio Bari-Taranto e Controllo Traffico Centralizzato (CTC) Intera linea”	20
2.2.1.3 PON Reti – Grande progetto “S.S. 16 Adriatica – Tronco Foggia Cerignola – Lavori di ammodernamento con ampliamento della sezione da due a quattro corsie”	23
2.2.2. PON “Ricerca e Competitività” 2007-2013.....	26
2.2.2.1 PON Ricerca – Grande progetto “FPT Industrial S.p.A. – Ampliamento capacità produttiva Foggia” (aiuto di Stato).....	26
2.2.3 PON Sicurezza per lo Sviluppo 2007-2013	29
2.2.3.1 PON Sicurezza – Grande progetto “Acquisizione di mezzi mobili per operazioni di ricerca e soccorso in mare di migranti”	29
2.2.4 POI Energie rinnovabili 2007-2013	32
2.2.4.1 POI Energie rinnovabili – Grande progetto “3 SUN” (aiuto di Stato)	32
2.2.5 POR Campania	36
2.2.5.1 POR Campania – Grande progetto “Allarga la rete: Banda larga e sviluppo digitale in Campania” (aiuto di Stato)	36
2.2.6 POR Puglia	39
2.2.6.1 POR Puglia – Grande progetto “Ammodernamento della rete ferroviaria Ferrovie del sud est (FSE) - Area Salentina”	39
2.2.6.2 POR Puglia – Grande progetto “Costruzione in lotti funzionali della linea di trazione elettrica Bari/Taranto”	42
2.2.6.3 POR Puglia – Grande progetto “Collegamento ferroviario dell’Aerostazione di Bari-Palese con l’area metropolitana di Bari integrato alla linea della Ferrovia Bari Barletta tra il km 6+050 ed il km 14+865”	44
2.2.7 POR Calabria	48

2.2.7.1 POR Calabria – Grande progetto “Banda ultra-larga e sviluppo digitale in Calabria” (aiuto di Stato).....	48
2.2.7.2 POR Calabria – Grande progetto “S.S. 106 Jonica”	51
2.2.7.3 POR Calabria – Grande progetto “Intervento di potenziamento infrastrutturale e tecnologico fra Settingiano e Catanzaro Lido sulla linea Lamezia Terme - Catanzaro Lido”	53
2.2.8 POR Sicilia	55
2.2.8.1 POR Sicilia – Grande progetto “Itinerario AG/CL - A19 - 1° tratto - Progetto di adeguamento a 4 corsie della S.S. 640 di Porto Empedocle nel tratto dal km 9+800 al km 44+400”	56
2.2.8.2 POR Sicilia – Grande progetto “Sistema Tram Città di Palermo”	59
2.2.8.3 POR Sicilia – Grande progetto “Prolungamento dell'attuale tratta ferroviaria circumetnea nell'ambito territoriale della città metropolitana di Catania – Tratta Urbana Galatea - Giovanni XXIII, Giovanni XXIII - Stesicoro, Borgo - Nesima, Nesima - Misterbianco centro”.....	62
2.2.8.4 POR Sicilia – Grande progetto “Rifacimento Acquedotto Montescuro Ovest”	65
2.2.9 POR Lombardia	69
2.2.9.1 POR Lombardia – Grande progetto “Diffusione di servizi a Banda Larga nelle aree in <i>digital divide</i> ed in fallimento di mercato della Regione Lombardia” (aiuto di Stato).....	69
2.2.10 POR Toscana	74
2.2.10.1 POR Toscana – Grande progetto “People Mover”	74
2.3. Sintesi delle schede e osservazioni.....	78
3. I GRANDI PROGETTI “NON FUNZIONANTI”	82
3.1 Considerazioni introduttive e dati finanziari aggregati.....	82
3.2 Le schede degli 8 Grandi progetti “non funzionanti” completati alla data del 31 marzo 2019. Realizzazioni finali e potenziale di fruizione	88
3.2.1. PON Reti e mobilità	88
3.2.1.1 PON Reti – Grande progetto “Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta-Foggia (progetto di completamento)”	89
3.2.1.2 PON Reti – Grande progetto “Completamento del raddoppio della tratta Catania Ognina – Catania Centrale”	93
3.2.1.3 PON Reti – Grande progetto “S.S. 106 Jonica - Megalotto 4, raccordo tra la A3 SA-RC e la S.S. 106 Firmo – Sibari e lavori di adeguamento alla cat. B della S.S. 534”	94
3.2.1.4 PON Reti – Grande progetto “S.S.96 “Barese” – Tronco: Gravina – Bari Completamento dell'itinerario con adeguamento della sezione stradale”	97
3.2.2 POR Sicilia	101
3.2.2.1 POR Sicilia – Grande progetto “Velocizzazione della linea ferroviaria Palermo – Agrigento”	101
3.2.2.2 POR Sicilia – Grande progetto “Lavori di ricostruzione dell'Acquedotto Gela – Aragona”	105
3.2.2.3 POR Sicilia – Grande progetto “Realizzazione del Nuovo Ospedale San Marco in Librino di Catania con centro di eccellenza ortopedico”	107
3.2.3 POR Toscana	110

3.2.3.1 POR Toscana – Grande progetto “Completamento della Linea 1 (Scandicci – Careggi) e della Linea 2 (Aeroporto Amerigo Vespucci – Piazza della Libertà) del Sistema Tranviario dell’Area Metropolitana Fiorentina”	110
3.3 I due Grandi progetti non completati alla data del 31 marzo 2019	113
3.3.1 POR Campania	113
3.3.1.1 POR Campania – Grande progetto “Linea 6 metropolitana di Napoli, tratto “Mostra-Municipio Lotto San Pasquale – Municipio”	113
3.3.2 POR Sicilia	119
3.3.2.1 POR Sicilia – Grande progetto “Completamento Autostrada Siracusa-Gela: lotto 6+7+8 Ispica-Viadotti Scardina e Salvia-Modica”	119
3.4 Sintesi delle schede e osservazioni.....	124
4. I GRANDI PROGETTI SUDDIVISI IN FASI	128
4.1 Considerazioni introduttive e dati finanziari aggregati.....	128
4.2 Stato di attuazione dei Grandi progetti fasizzati sulla programmazione 2014-2020. Schede con i dati finanziari e di avanzamento	133
4.2.1 PON Reti e mobilità	134
4.2.1.1 PON Reti – Grande progetto “Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo”	135
4.2.1.2 PON Reti – Grande progetto “Nodo ferroviario di Palermo tratta La Malfa EMS-Carini” .	138
4.2.1.3 PON Reti – Grande progetto “Salerno Porta Ovest”	141
4.2.1.4 PON Reti – Grande progetto “Potenziamento Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello) Fase prioritaria”	144
4.2.1.5 PON Reti – Grande progetto “Raddoppio della tratta S. Andrea-Bitetto della linea Bari-Taranto”	146
4.2.1.6 PON Reti – Grande progetto “Velocizzazione Catania-Siracusa tratta Bicocca-Targia”..	148
4.2.2 POIN Attrattori culturali	149
4.2.2.1 POIN Attrattori culturali – Grande progetto “Pompei”	149
4.2.3 POR Campania	157
4.2.3.1 POR Campania – Grande progetto “La Bandiera Blu del litorale Domitio”	158
4.2.3.2 POR Campania – Grande progetto “Risanamento ambientale e valorizzazione dei laghi dei Campi Flegrei”	162
4.2.3.3. POR Campania – Grande progetto “Risanamento ambientale e valorizzazione dei Regi Lagni”	168
4.2.3.4 POR Campania – Grande progetto “Centro storico di Napoli, valorizzazione del sito UNESCO”	171
4.2.3.5 POR Campania – Grande progetto “Completamento delle opere Civili e realizzazione delle opere tecnologiche della Linea 1 della Metropolitana di Napoli”	175
4.2.4 POR Calabria	179
4.2.4.1 POR Calabria – Grande progetto “Sistema metropolitano Catanzaro Città-Germaneto” .	180
4.2.5 POR Puglia	183

4.2.5.1 POR Puglia – Grande progetto “Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana Nord barese”	183
4.2.6 POR Sicilia	187
4.2.6.1 POR Sicilia – Grande progetto “Itinerario Agrigento-Caltanissetta – A19 della S.S. 640 – 2° tratto dal km 44+400 al km 74+300”.....	188
4.2.6.2 POR Sicilia – Grande progetto “Raddoppio Ferroviario Palermo-Carini: tratta urbana A”	192
4.3 I Grandi progetti della programmazione 2007-2013 “ritirati” dopo la fasizzazione. Schede con i dati finanziari e di avanzamento.....	195
4.3.1 PON Reti e mobilità	195
4.3.1.1 PON Reti – Ex Grande progetto “Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta - 1) Potenziamento del porto commerciale di Augusta: Consolidamento banchine; 2) Potenziamento del porto commerciale di Augusta - Realizzazione banchina containers: progetto unificato già 1° e 2° stralcio”	195
4.3.1.2 PON Reti – Ex Grande progetto “Potenziamento Tecnologico del Nodo di Napoli”	199
4.3.2 POR Campania	201
4.3.2.1 POR Campania – Ex Grande progetto “Risanamento ambientale dei corpi idrici superficiali delle aree interne”	201
4.3.2.2 POR Campania – Ex Grande progetto “Logistica e porti. Sistema integrato Porto di Napoli”	204
4.3.2.3. POR Campania – Ex Grande progetto “Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Salerno”	210
4.3.2.4 POR Campania – Ex Grande progetto “S.S. 268 del Vesuvio. Lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo svincolo di Angri”.....	213
4.3.2.5 POR Campania – Ex Grande progetto “Completamento della riqualificazione e recupero del fiume Sarno”	216
4.3.2.6 POR Campania – Ex Grande progetto “Riqualificazione urbana dell’area e dei beni culturali ed architettonici della Mostra d’Oltremare”	222
4.3.2.7 POR Campania – Ex Grande progetto “Interventi di difesa e ripascimento del litorale del golfo di Salerno”.....	225
4.3.3 POR Calabria	228
4.3.3.1 POR Calabria – Ex Grande progetto “Gallico Gambarie III lotto -Tratto Mulini di Calanna — svincolo per Podargoni - S. Stefano D'Aspromonte”	228
4.3.3.2 POR Calabria – Ex-Grande progetto “Sistema di collegamento metropolitano tra Cosenza Rende e Università della Calabria”.....	229
4.4 Sintesi delle schede e osservazioni.....	233
5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	241

1. INTRODUZIONE GENERALE

- 1.1 L'ambito dell'indagine
- 1.2 Inquadramento normativo dei Grandi progetti nel periodo di programmazione 2007-2013
- 1.3 Regole di chiusura del ciclo di programmazione 2007-2013
- 1.4 Il rafforzamento della capacità amministrativa per rimediare ai ritardi di assorbimento dei fondi

1.1 L'ambito dell'indagine

La presente indagine trova la propria premessa nell'analisi svolta dalla Sezione Affari internazionali nella Relazione annuale 2017 sui flussi finanziari tra Italia e UE¹, in cui, nel segnalare l'avvenuta presentazione, al 31/3/2017, dei documenti di chiusura dei Programmi Operativi del periodo 2007-2013, si rilevò come la programmazione di tale ciclo (chiuso formalmente con le certificazioni finali delle spese sostenute fino al 31.12.2015²) non si fosse propriamente conclusa, ma avesse lasciato notevoli "strascichi", da definire entro una scadenza predeterminata (il 31 marzo 2019), oppure entro l'orizzonte temporale del ciclo di programmazione immediatamente successivo. Tali strascichi riguardavano progetti non terminati (anzi talvolta appena cominciati), o comunque non operativi alla data finale di certificazione, che sono stati traslati in avanti, con il consenso della Commissione, nel successivo periodo di programmazione 2014-2020, riducendo il contributo europeo per la parte inattuata, ma tenendolo fermo per le spese già effettuate.

La mancata conclusione non si è risolta pertanto nella perdita secca di fondi europei, dal momento che essi hanno potuto invece essere conservati (per la parte già spesa³), a certe condizioni, in particolare la messa in funzione dei progetti "salvaguardati" entro una data prestabilita (ancorché travalicante l'orizzonte del ciclo), oppure la suddivisione degli interventi in due fasi, di cui la prima a valere sulla programmazione 2017-2013 e la seconda a valere sulla programmazione successiva.

La traslazione in avanti, con mantenimento del finanziamento per la spesa già rendicontata, ha riguardato anche non pochi dei 56 Grandi progetti approvati nell'ambito della programmazione 2007-2013. Trattandosi di interventi di grandi dimensioni, essi

¹ La Relazione annuale della Sezione Affari internazionali e comunitari è stata approvata a dicembre 2017, con delib. 15 dicembre 2017, n. 19.

² Ci si riferisce ovviamente alle certificazioni di chiusura da parte nazionale. Le liquidazioni definitive dipendono dalle valutazioni della Commissione circa l'ammissibilità delle spese presentate a rimborso. Come si vedrà più avanti, per alcuni Programmi Operativi italiani il processo è ancora in corso.

³ Stante la regola dell'"n+2" applicabile al ciclo di programmazione 2007-2013 (che prevede la cancellazione automatica degli impegni che dopo due anni non si siano tradotti in spesa), la data ultima per effettuare pagamenti a valere sul bilancio europeo era il 31.12.2015. Tutte le spese sostenute successivamente era previsto restassero a carico dello Stato membro.

sono stati più di altri soggetti alla lentezza da cui risultano affetti i tempi di esecuzione delle opere pubbliche in Italia⁴.

Per alcuni Grandi progetti (i cd. "non funzionanti") è stata prevista la continuazione a valere su risorse esclusivamente nazionali, purché arrivassero a buon fine entro il 31 marzo 2019.

Per altri Grandi progetti (i cd. "fasizzati"), le risorse ancora necessarie per la loro realizzazione sono state invece quantificate e spostate sulla programmazione cofinanziata 2014-2020. Per questa categoria, l'importo slittato rispetto alla programmazione originaria, a causa delle mancate realizzazioni, può calcolarsi in circa **2,36 miliardi**, a fronte di un importo totale inizialmente finanziato per tale categoria di interventi pari a oltre **4,4 miliardi**.

È tuttavia evidente come la dilatazione temporale delle realizzazioni fisiche abbia posticipato la concreta fruizione delle opere da parte delle collettività e l'impatto macroeconomico atteso dagli interventi, per di più in un contesto generale di politiche di bilancio restrittive che hanno finito per colpire in particolare la spesa in conto capitale.

Con la presente indagine si è inteso pertanto verificare, per i Grandi progetti non conclusi entro l'arco temporale del ciclo 2007-2013, gli esiti effettivi a distanza di anni dalla fine della programmazione nella quale furono originariamente inseriti⁵, nonché individuare le principali cause di rallentamento, per trarne degli insegnamenti utili per il futuro. Il "fattore tempo" appare infatti di imprescindibile rilievo nell'ambito della gestione delle ingenti risorse apprestate per il nostro Paese dal Recovery Fund, che devono essere spese entro il 2026, e che impongono espressamente, accanto all'obiettivo di assorbimento entro tale orizzonte temporale, anche quello di dimostrare il raggiungimento degli obiettivi enunciati.

L'indagine prende in considerazione l'intero novero dei Grandi progetti approvati nel periodo 2007-2013 dalla Commissione europea⁶.

Nell'ottica dell'assorbimento dei fondi europei, sono stati, infatti, esaminati anche i Grandi progetti conclusi entro i tempi impartiti dal ciclo di programmazione (19 progetti su un totale di 56), che hanno certamente fornito un contributo concreto agli obiettivi

⁴ Cfr. Agenzia per la Coesione territoriale, sistema CPT, Rapporto sui tempi di attuazione delle opere pubbliche, 2018, pagg.15 ss.

⁵ Il tasso di assorbimento definitivo e il valore finale dei fondi inutilizzati saranno noti solo una volta completate le procedure di chiusura da parte della Commissione e validate le cifre. Tale processo è ancora in corso per alcuni PO italiani.

⁶ L'analisi si è avvalsa di informazioni estratte dai Rapporti finali di esecuzione dei singoli Programmi Operativi regionali o nazionali, di dati acquisiti presso il Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato - Ispettorato generale per i rapporti finanziari con l'Unione europea e presso l'Agenzia per la coesione territoriale, nonché di elementi istruttori forniti a più riprese dalle Autorità di gestione dei medesimi Programmi operativi. Sono stati anche consultati i dati pubblicati sul sito Opencoesione. In caso di disallineamento, sono stati comunque riportati i dati di fonte diretta delle Autorità di gestione.

della coesione in termini di benessere economico dei territori e recupero del divario infrastrutturale e produttivo tra regioni.

Per quanto riguarda i Grandi progetti conclusi, si è tuttavia constatato che molti degli interventi provenivano in realtà dalla programmazione 2000-2006 (essendo stati finanziati come Grandi progetti già a valere sul precedente ciclo), oppure avevano natura retrospettiva (erano cioè già stati finanziati a valere su risorse nazionali, anche temporalmente remote, e sono stati inseriti nella programmazione europea soltanto *ex post*), e dunque non si sono esauriti in un solo ciclo di programmazione, come potrebbe apparire.

Con riferimento ai progetti retrospettivi, va detto poi che tale pratica, spostando a carico del bilancio europeo interventi già finanziati con risorse nazionali (in misura tanto più ingente, evidentemente, quanto maggiori sono le dimensioni del progetto), ha costituito certamente un mezzo per accelerare l'assorbimento di risorse europee, ma ha sollevato dubbi sull'effettivo rispetto del principio di addizionalità, che è uno dei cardini della spesa strutturale europea. Infatti, la "presentazione a rimborso" di interventi già finanziati con risorse nazionali realizza un effetto di sostituzione, che può essere compensato solo ove le risorse nazionali "liberate" da questa operazione vengano effettivamente utilizzate a fini di sviluppo; tale vincolo risulta però difficilmente tracciabile e resta dunque incerto. Inoltre, anche laddove esso risulti rispettato, i progetti retrospettivi finiscono anch'essi per posticipare nel tempo l'impatto macroeconomico atteso dalle politiche per la coesione, e rischiano di determinare un effetto inerziale⁷.

Nel corso della programmazione 2007-2013, è intervenuto a correggere le difficoltà di assorbimento il Piano di Azione Coesione (PAC), approvato nel 2011 d'intesa con la Commissione europea, e progressivamente rimodulato. A fini di "tiraggio" dal bilancio europeo, oltre che di revisione strategica della programmazione, furono infatti rideterminate le quote relative di cofinanziamento allocate sui singoli Programmi operativi, riducendo in valore assoluto l'importo del cofinanziamento nazionale a parità di dotazione UE, con l'effetto aritmetico di aumentare il rapporto tra la spesa rendicontata e il contributo europeo. Le risorse nazionali rese disponibili da tale operazione sono confluite in un diverso "contenitore" (posto al di fuori dei Programmi operativi cofinanziati) che consentiva di perseguire interventi anch'essi prioritari a fini di coesione, ma entro un

⁷ Cfr. la Relazione speciale della Corte dei conti europea n. 17/2018 "La Commissione e gli Stati membri, con le azioni degli ultimi anni dei programmi del 2007-2013, hanno affrontato il problema del basso tasso di assorbimento dei fondi, senza però prestare sufficiente attenzione ai risultati", paragrafi 63 ss. L'effetto inerziale si realizza quando vengono erogati sostegni finanziari ad un beneficiario che avrebbe preso la stessa decisione anche in assenza di tali aiuti. Com'è noto, la possibilità di fare ricorso ai progetti retrospettivi è stata fortemente limitata nel vigore della programmazione 2014-2020, e non è ormai più consentita per i progetti fisicamente ultimati o integralmente attuati prima della domanda di finanziamento.

diverso e meno stringente quadro temporale. L'effetto, com'è intuitivo, è stato di contrarre il valore globale dei singoli Programmi Operativi, riducendo conseguentemente la portata immediata degli interventi in termini di risultati per i territori che ne erano destinatari⁸.

La revisione delle dotazioni finanziarie allocate ai singoli Programmi Operativi in conseguenza del PAC ha operato in modo esattamente inverso con riferimento al finanziamento dei Grandi progetti, per i quali l'inserimento nel PAC ha determinato un incremento dell'importo a carico del bilancio europeo. Va ricordato, infatti, che questi ultimi godevano di un regime speciale, poiché la loro presentazione presso la Commissione aveva l'effetto di sottrarre all'applicazione della regola del disimpegno automatico risorse di importo pari a quelle allocate nei progetti stessi. In virtù della clausola ora enunciata, i Grandi progetti potevano dunque essere utilizzati per "porre al sicuro" risorse altrimenti a rischio disimpegno (perché non spese entro i termini).

Nel caso dei Grandi progetti, anziché ridurre il contributo nazionale per massimizzare il livello di tiraggio dai fondi europei, risultava più vantaggioso aumentare l'importo del contributo europeo a parità di risorse nazionali, per allinearli alle nuove percentuali di cofinanziamento. Come si vedrà meglio nel testo, i Grandi progetti inseriti nel PON Reti e mobilità, che ha aderito al PAC fin dal 2011, hanno conosciuto tutti tale rideterminazione degli importi del contributo europeo.

È tuttavia accaduto che alcuni Grandi progetti siano stati presentati nell'intento di accrescere la percentuale di assorbimento nell'immediato, senza tuttavia che venissero valutate in modo adeguato le possibilità concrete della loro attuazione.

L'analisi delle realizzazioni ha evidenziato la positiva conclusione di quasi tutti i progetti "non funzionanti" (ad esclusione di due casi su dieci), mentre per i Grandi progetti "a cavallo" delle due programmazioni (27 progetti) si sono spesso registrati ulteriori ritardi e intralci, che ne hanno talora posto in dubbio la realizzabilità anche nel nuovo orizzonte temporale con scadenza al 2023 (per effetto della nuova regola di disimpegno automatico "n+3"). I paragrafi conclusivi dei capitoli 3 e 4 espongono in maggiore dettaglio le osservazioni scaturite dall'analisi delle schede individuali dei Grandi progetti delle due tipologie.

Per meglio comprendere gli esiti della programmazione 2007-2013 realizzata attraverso i Grandi progetti, si ritiene opportuno premettere un inquadramento normativo

⁸ Successivamente al 2013, la dotazione finanziaria del PAC si è ridotta di circa 4,5 miliardi, che sono stati destinati ad altri fini (segnatamente alle misure straordinarie per la promozione dell'occupazione e alla copertura degli oneri connessi agli sgravi contributivi per assunzioni a tempo indeterminato recati dalla legge di stabilità 2015). A valle delle chiusure della programmazione europea 2007-2013, le risorse per la coesione ammontano a 8,994 miliardi (di cui 8,875 miliardi destinati alle regioni del Mezzogiorno). Dati Opencoesione, reperibili al link https://opencoesione.gov.it/media/uploads/risorse_coesione_2007_2013.xls.

di tale tipologia di interventi, e dei meccanismi che hanno consentito di traslare in avanti parte dei fondi che non erano stati utilizzati entro le scadenze impartite.

1.2 Inquadramento normativo dei Grandi progetti nel periodo di programmazione 2007-2013

L'espressione "Grandi progetti" designa gli interventi finanziati nell'ambito della politica di coesione europea che, per gli ingenti volumi finanziari coinvolti, sono destinati a conseguire risultati di ampia portata strategica.

Nell'ambito del ciclo di programmazione 2007-2013, il riferimento normativo di base è rappresentato dall'art. 39 del regolamento (CE) n.1083/2006 del Consiglio dell'11 luglio 2006, recante disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo e sul Fondo di coesione e che abroga il regolamento (CE) n.1260/1999⁹, come modificato dall'art. 39 del regolamento (UE) n. 539/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 giugno 2010 per quanto riguarda la semplificazione di taluni requisiti e talune disposizioni relative alla gestione finanziaria¹⁰. Tale ultimo atto ha stabilito in 50 milioni il costo totale da prendere in considerazione per la concessione del sostegno finanziario europeo¹¹.

Nella categoria dei Grandi progetti si distinguono due tipologie essenziali: investimenti per infrastrutture (ferrovie, metropolitane, porti, autostrade, depuratori e reti idriche, grandi restauri, reti di banda ultra-larga) e investimenti produttivi (aiuti per lo sviluppo di grandi impianti industriali).

A differenza dei progetti "ordinari" cofinanziati dai Fondi strutturali, che sono selezionati e ammessi a finanziamento dalle varie Autorità di gestione dei Programmi operativi di riferimento, i Grandi progetti richiedono una più complessa elaborazione e vengono approvati individualmente dalla Commissione europea, attraverso una complessa istruttoria, volta a valutare svariati profili di interesse europeo tra cui,

⁹ Regolamento (CE) n.1083/2006, art 39: "Nell'ambito di un programma operativo, il FESR e il Fondo di coesione possono finanziare spese connesse a un'operazione comprendente una serie di lavori, attività o servizi in sé intesa a realizzare un'azione indivisibile di precisa natura tecnica o economica, che ha finalità chiaramente identificate e il cui costo complessivo supera i 25 milioni di EUR nel caso dell'ambiente e i 50 milioni di euro negli altri settori (in appresso denominata «grandi progetti»)."

¹⁰ Regolamento (UE) n.539/2010, art. 39: "Nell'ambito di uno o più programmi operativi, il FESR e il Fondo di coesione possono finanziare spese comprendenti una serie di lavori, attività o servizi intesi a realizzare un'azione indivisibile di una precisa natura tecnica o economica che ha finalità chiaramente identificate e il cui costo totale supera i 50 milioni di EUR (in seguito: "un Grande progetto")."

¹¹ Il sostegno finanziario europeo ai Grandi Progetti è continuato anche nei periodi successivi. Nel ciclo 2014-2020, il costo considerato ai fini della concessione del contributo è di 50 milioni, salvo che per i progetti che contribuiscono all'Obiettivo tematico 7 – "Promuovere il trasporto sostenibile e migliorare le infrastrutture di rete", per i quali il costo totale ammissibile deve superare i 75 milioni di euro (cfr. l'art. 100 del regolamento (UE) 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013, che ha abrogato il precedente regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio).

l'ammissibilità dell'investimento in relazione agli obiettivi della coesione, l'analisi costi/benefici e l'analisi di redditività finanziaria, la compatibilità ambientale e il rispetto delle direttive in materia, la compatibilità con le regole del mercato interno e della concorrenza, inclusa la presenza di eventuali aiuti di stato.

La procedura si conclude con una decisione di approvazione da parte della Commissione europea che sancisce i contenuti tecnici essenziali del Grande progetto, la spesa ammissibile e il piano finanziario pluriennale, identificando l'intervento con un codice univoco a livello europeo (Codice comune di identificazione, CCI)¹².

1.3 Regole di chiusura del ciclo di programmazione 2007-2013

Gli orientamenti sulle chiusure dei Programmi operativi (v. gli allegati alla decisione C(2015) 2771)¹³ prendevano specificamente in considerazione i Grandi progetti, stabilendo due condizioni per l'ammissibilità a rimborso sulle risorse del ciclo 2007-2013: che le attività previste fossero state completamente realizzate; che il progetto fosse in uso alla data di presentazione dei documenti di chiusura.

Tuttavia, il mancato completamento di un Grande progetto poteva essere superato, con l'accordo della Commissione, mediante la suddivisione del progetto stesso in due fasi chiaramente identificabili da un punto di vista materiale e finanziario, di cui la prima destinata a rimanere a carico della vecchia programmazione e la seconda da inserire nella nuova programmazione periodo 2014-2020. La fasizzazione riduce la dotazione finanziaria del periodo 2007-2013 (prima fase), mantenendo al contempo l'obiettivo complessivo d'origine, da raggiungere nel periodo di programmazione successivo. L'articolazione finanziaria, per la parte europea, include pertanto sia risorse 2007-2013 che risorse 2014-2020. Ad evitare un effetto di trascinamento prolungato, la fasizzazione è stata esclusa, però, quando l'intervento risultasse già finanziato come Grande progetto nella programmazione 2000-2006.

Per i Grandi progetti "non funzionanti", lo Stato membro poteva decidere, in via eccezionale e valutando caso per caso, di includere le spese già sostenute nella dichiarazione finale, a condizione che esistesse una giustificazione adeguata del mancato funzionamento.

¹² Nel caso di eventuali modifiche o integrazioni di un Grande progetto nel corso dell'attuazione, è necessario seguire la medesima procedura per giungere ad una nuova decisione della Commissione europea.

¹³ Cfr. la Decisione 30.4.2015 C(2015) 2771 *final* ANNEX 1 - Allegato della decisione della Commissione che modifica la decisione C(2013)1573 sull'approvazione degli orientamenti sulla chiusura dei programmi operativi adottati per beneficiare dell'assistenza del Fondo europeo di sviluppo regionale, del Fondo sociale europeo e del Fondo di coesione (2007-2013).

Includendo le spese sostenute per progetti non funzionanti in una dichiarazione finale, lo Stato membro si impegnava a completare tali progetti, al più tardi entro due anni dopo il termine ultimo per la presentazione dei documenti di chiusura, e a rimborsare il cofinanziamento dell'Unione assegnato se tale scadenza non fosse stata rispettata.

I progetti "non funzionanti" mantenuti nel programma sono assoggettati a procedure rafforzate di monitoraggio, con l'emissione di rapporti semestrali sugli avanzamenti. alla Commissione.

Per i progetti ancora non funzionanti alla nuova scadenza, è previsto il recupero integrale (o la rettifica finanziaria per un importo corrispondente) dei fondi europei assegnati all'intero progetto¹⁴.

1.4 Il rafforzamento della capacità amministrativa per rimediare ai ritardi di assorbimento dei fondi

Come risulta dalla Relazione speciale della Corte dei conti europea n. 17/2018 sull'assorbimento delle risorse europee nel periodo di programmazione 2007-2013¹⁵, la Commissione ha messo in atto alcune misure per rimediare ai ritardi di assorbimento, tra cui si segnala l'istituzione nel 2014 di una "Task Force per una migliore attuazione", destinata a sostenere gli Stati membri in difficoltà nell'attuare i rispettivi Programmi operativi. La *Task force* ha sostenuto, con riunioni tecniche, seminari e informazioni sulle buone pratiche in particolare l'ultimo periodo del ciclo in 7 Stati membri: Bulgaria, Romania, Slovacchia, Repubblica Ceca, Italia, Croazia e Ungheria.

Per quanto riguarda l'Italia, la predetta *Task force* si è posta in linea di continuità con precedenti *Task force*, già istituite per sostenere l'attuazione di una serie di Programmi operativi finanziati dal FESR: nel 2012 POR Campania, POR Sicilia, POR Calabria; nel 2014, PON Reti e mobilità. Le *Task force* erano composte da rappresentanti delle Autorità di gestione, dell'Agenzia per la coesione (dopo la sua istituzione; il soggetto in precedenza coinvolto, a livello centrale, era il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica presso la Presidenza del Consiglio) e dal Capo dell'Unità geografica Italia presso la DG Regio della Commissione europea. Le *Task*

¹⁴ Sentenze del Tribunale di primo grado confermano (con riferimento al ciclo 2000-2006) che la Commissione può applicare rettifiche finanziarie in caso di progetti non funzionanti, cfr. causa T-60/03 "Regione siciliana contro Commissione" (Racc. 2005, pag. II-04139), in cui il Tribunale ha riconosciuto la validità delle motivazioni di una rettifica finanziaria effettuata dalla Commissione in forza dell'articolo 24 del regolamento (CE) n. 4253/88, stante l'assenza di funzionalità del progetto cofinanziato (in particolare punti 82, 83 e 99-102 della sentenza).

¹⁵ Cfr. la Relazione della Corte dei conti europea n. 17/2018, già citata, paragrafi 29 ss.

force hanno fornito supporto alle Autorità di gestione nel preparare le proposte di revisione dei PO, nel monitorarne i progressi e nell'elaborare i Piani di rafforzamento amministrativo in vista del successivo periodo 2014-2020. Con riferimento ai Grandi progetti, come si dirà meglio più avanti, la *Task force* Campania ha agevolato il collegamento con la Commissione nella fase di approvazione. Per il POR Calabria, il sostegno offerto dalla *Task force* ha riguardato in particolare la preparazione delle domande concernenti i Grandi progetti. Nel caso del PON Reti e mobilità la *Task force* ha sostenuto attività volte a velocizzare l'attuazione dei Grandi progetti, a monitorare gli interventi più critici presso i beneficiari e a individuare un perimetro possibile per l'inserimento di progetti retrospettivi. La *Task Force* Sicilia è risultata determinante, in particolare, per individuare i progetti da inserire nel campo d'azione dei retrospettivi.

Sulla medesima linea di sostegno alle capacità amministrative, in Italia è stato finanziato il progetto "Supporto al processo di attuazione dei Grandi progetti nell'ambito della programmazione 2007-2013", a valere sul PON Governance e Assistenza tecnica¹⁶, con lo scopo di fornire un supporto alle amministrazioni impegnate nelle candidature di Grandi progetti, al fine di impostare correttamente l'iter richiesto per il finanziamento e la valutazione di sostenibilità degli investimenti da realizzare, nonché di monitorare il processo di attuazione. Il soggetto beneficiario e attuatore del progetto è stato Invitalia - Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa¹⁷.

Il progetto, del valore di 887.572,70 euro, è stato avviato nel 2012 ed è stato attivo fino al 2015. Esso si è articolato in particolare su quattro linee di attività:

- il supporto alle attività tecnico-istituzionali funzionali alla notifica e/o all'adeguamento/miglioramento delle proposte di Grandi progetti (Linee 1 e 2);
- il monitoraggio dello stato di attuazione dei Grandi progetti e dei risultati raggiunti (Linea 3);
- il rafforzamento delle capacità e delle competenze delle strutture amministrative e tecniche impegnate nelle varie fasi di programmazione e attuazione dei Grandi progetti, anche con riferimento alla candidatura di nuovi Grandi progetti a valere sul ciclo di programmazione 2014-2020 (Linea 4).

¹⁶ Obiettivo operativo I.1: Supporto tecnico e organizzativo all'attuazione del QSN e del PON.

¹⁷ Invitalia è l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa, di proprietà del Ministero dell'economia. Dà impulso alla crescita economica del Paese, punta sui settori strategici per lo sviluppo e l'occupazione, è impegnata nel rilancio delle aree di crisi e opera soprattutto nel Mezzogiorno. Gestisce tutti gli incentivi nazionali che favoriscono la nascita di nuove imprese e le *start-up* innovative. Finanzia i progetti grandi e piccoli, rivolgendosi agli imprenditori con concreti piani di sviluppo, soprattutto nei settori innovativi e ad alto valore aggiunto. Offre servizi alla Pubblica Amministrazione per accelerare la spesa dei fondi comunitari e nazionali e per la valorizzazione dei beni culturali. È Centrale di committenza e stazione appaltante per la realizzazione di interventi strategici sul territorio.

Le funzioni di indirizzo, coordinamento e controllo delle attività realizzate attraverso il progetto sono state affidate a un Gruppo di lavoro inter-istituzionale costituito dall'Autorità di gestione del Programma, da referenti dell'Agenzia per la coesione, Nucleo di valutazione e analisi per la programmazione (NUVAP ex UVAL) e Invitalia.

Il progetto ha avuto un ruolo, in particolare, nel supportare la *Task force* Campania (con la partecipazione inizialmente del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica, e successivamente dell'Agenzia per la coesione territoriale), nella sua opera di affiancamento alla Regione Campania, finalizzata all'accelerazione dell'iter di approvazione di 8 Grandi progetti promossi dall'Amministrazione regionale e caratterizzati da forti criticità nei rispettivi dossier di candidatura. Il supporto ha riguardato, tra gli altri, gli interventi relativi al risanamento ambientale dei Regi Lagni; il Centro Storico di Napoli – Unesco; la riqualificazione del Litorale Domizio e quella dei Laghi dei Campi Flegrei; il ripascimento del Golfo di Salerno, di cui si darà conto più avanti.

Nel quadro dell'attività di supporto era stata inoltre progettata e sviluppata una piattaforma di monitoraggio per raccogliere in un unico portale le informazioni relative ai singoli Grandi progetti nelle regioni dell'Obiettivo Convergenza¹⁸. Tale piattaforma, tuttavia, non è più alimentata e risulta oggi non accessibile.

¹⁸ Regione Campania, Regione Puglia, Regione Basilicata, Regione Calabria, Regione siciliana e Regione Sardegna.

2. I GRANDI PROGETTI COMPLETATI ENTRO IL CICLO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

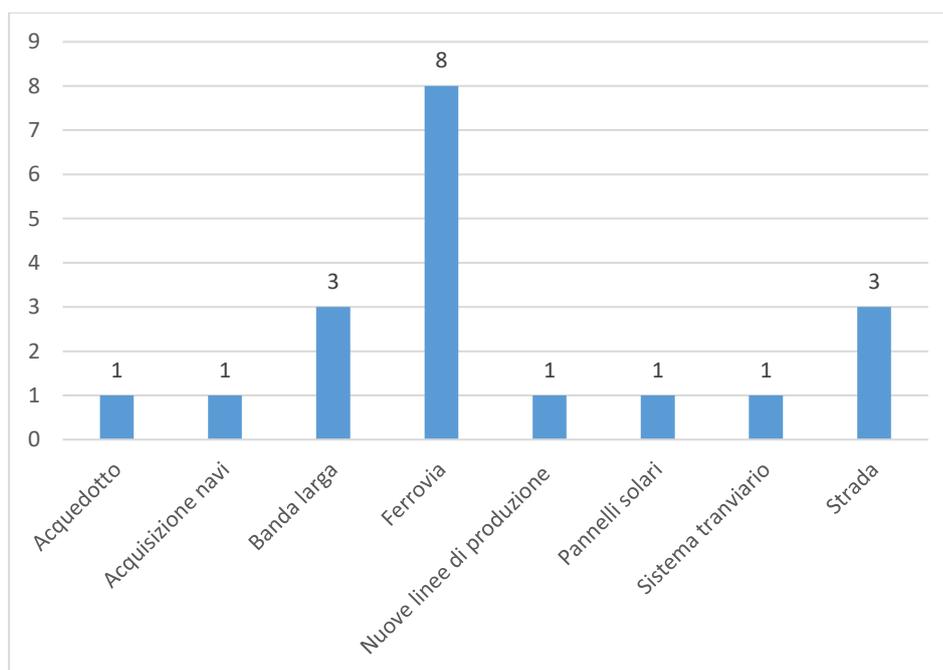
- 2.1 Considerazioni introduttive e dati finanziari aggregati
- 2.2 Le schede dei singoli interventi: realizzazioni, raggiungimento degli obiettivi ed effettiva fruizione
- 2.3 Sintesi delle schede e osservazioni

2.1 Considerazioni introduttive e dati finanziari aggregati

I Grandi progetti completati nel corso della programmazione 2007-2013, ovvero divenuti operativi entro la data del 31 marzo 2017, sono stati 19, finanziati con risorse nazionali per circa 707 milioni e con risorse europee per 1,219 miliardi.

Tra le realizzazioni riconducibili ai 19 Grandi progetti completati si possono enumerare i progetti per la diffusione della **banda larga in Calabria, Campania e Lombardia** e molti interventi di potenziamento delle **reti ferroviarie** (Lamezia Terme-Catanzaro Lido, Bari-Taranto, Battipaglia-Reggio Calabria, area salentina), dei **collegamenti urbani e metropolitani** (aeroporto di Bari, linee tramviarie di Palermo, ferrovia circumetnea, aeroporto di Pisa) e delle **direttrici stradali** (SS106 "Jonica", SS640 "di Porto Empedocle", SS16 "Adriatica"). Si aggiungono un intervento sulle **infrastrutture idriche** (acquedotto di Montescuro Ovest), due programmi di investimento sugli **impianti produttivi** (3SUN e FPT Industrial) e l'acquisto di due unità navali per fronteggiare l'emergenza migranti.

Grafico 1 – Grandi progetti completati entro il 31/3/2017 per area tematica di intervento



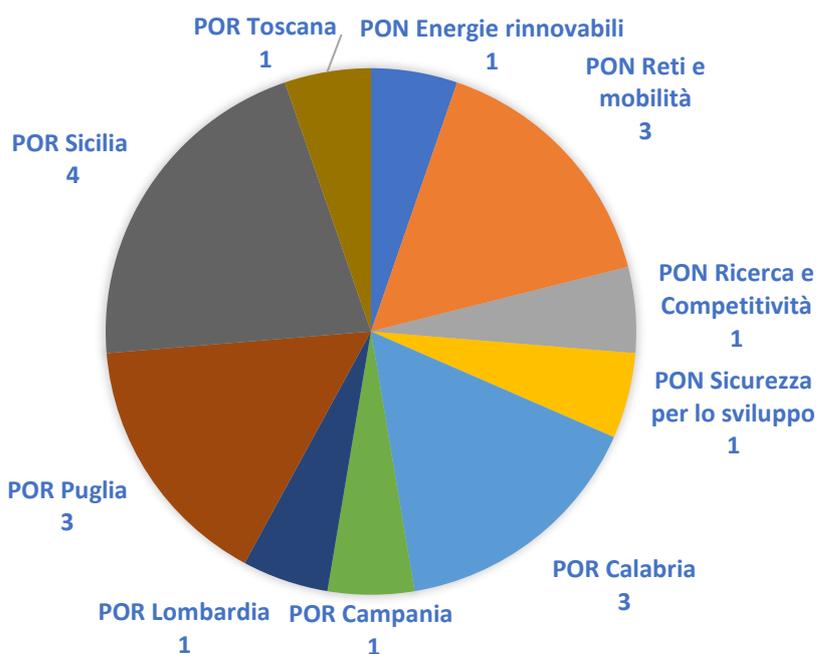
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

Si tratta prevalentemente di progetti a beneficio delle regioni interessate dall'Obiettivo Convergenza: infatti, la ripartizione dei Grandi progetti completati tra l'Obiettivo Convergenza e l'Obiettivo Competitività (rispettivamente 89% e 11%) sostanzialmente rispecchia la prevalenza del primo obiettivo sul secondo nell'assegnazione dei fondi della politica di coesione nel ciclo di programmazione 2007-2013 (rispettivamente 81% e 16%).

In dettaglio, 17 Grandi progetti completati sono stati cofinanziati a valere su Programmi operativi rientranti nell'Obiettivo Convergenza e 2 Grandi progetti sono stati, invece, cofinanziati nell'ambito dell'Obiettivo Competitività:

Il grafico seguente espone la ripartizione dei 19 Grandi progetti completati entro il 31/3/2017 per Programmi operativi.

Grafico 2 – Grandi progetti completati entro il 31/3/2017 per Programma operativo



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

Anche se tali interventi rappresentano solo un quarto dei Grandi progetti presentati dal nostro Paese e poco più di un terzo dei Grandi progetti per i quali è stata avviata la realizzazione, essi, tuttavia, hanno avuto una non trascurabile incidenza sul raggiungimento delle soglie di attuazione dei Programmi operativi interessati

I dati finanziari complessivi dei Grandi progetti completati alla data del 31 marzo 2017, finanziati a valere sia sull'Obiettivo Convergenza che sull'Obiettivo Competitività sono esposti nel seguente prospetto.

2.1 Considerazioni introduttive e dati finanziari aggregati

Prospetto 1 – Dati finanziari dei Grandi progetti completati al 31/3/2017

(euro)

Programma operativo	Titolo Grande Progetto	Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015		Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/01/2016 - 31/03/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo ammesso dalla CE in seguito alla chiusura della programmazione		
		Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali			Risorse Ue	Risorse Ue			Risorse nazionali	
				Importo	Fonte di finanziamento						Importo	Fonte di finanziamento
PON Reti e mobilità	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Progettazione e	15.843.332	47.529.996	14.713.388	FdR (L. 183/1987)	44.140.164	44.140.164	0	-	14.713.388	n.d.	
	Raddoppio Bari – Taranto e C.T.C. intera linea	7.119.720	21.359.161	6.750.257	FdR (L. 183/1987)	20.250.772	20.250.772	0	-	6.750.257	n.d.	
	S.S. 16 Adriatica - Tronco Foggia Cerignola	13.119.546	39.358.638	13.077.067	FdR (L. 183/1987)	39.231.202	39.231.202	0	-	13.077.067	n.d.	
	Totale	36.082.598	108.247.795	34.540.713		103.622.138	103.622.138	0	0	34.540.713		
PON Ricerca e competitività	FFT Industrial S.p.A - Ampliamento capacità produttiva	4.685.513	14.056.537	4.217.000	FdR (L. 183/1987)	12.650.999	14.056.536	468.513	FdR (L. 183/1987)	4.685.512	n.d.	
Totale	4.685.513	14.056.537	4.217.000		12.650.999	14.056.536	468.513	0	0	4.685.512		
PON Sicurezza per lo sviluppo	Acquisizione mezzi mobili per operazioni di ricerca e soccorso in mare dei migranti	31.350.000	94.050.000	28.956.708	L. 166/2009	86.870.123	86.870.123	0	-	28.956.708	n.d.	
Totale	31.350.000	94.050.000	28.956.708		86.870.123	86.870.123	0	0	0	28.956.708		
POI Energie rinnovabili	3 SUN	9.183.508	27.550.523	8.175.833	FdR (L. 183/1987)	24.527.498	27.451.027	974.510	FdR (L. 183/1987)	9.150.342	27.451.027	
Totale	9.183.508	27.550.523	8.175.833		24.527.498	27.451.027	974.510	0	0	9.150.342	27.451.027	
Totale generale PON		81.301.619	243.904.855	75.890.253		227.670.758	231.999.824	1.443.022	0	77.333.275	27.451.027	
POR Campania	Alarga la rete: Banda larga e sviluppo digitale in Campania	30.500.000	91.500.000	6.100.000	FdR (L. 183/1987)	18.300.000	75.798.576	19.166.192	FdR (L. 183/1987)	25.266.192	n.d.	
Totale	30.500.000	91.500.000	6.100.000		18.300.000	75.798.576	19.166.192	0	0	25.266.192		
POR Puglia	Ammodernamento della rete ferroviaria Ferrovie del sud est (FSE) Area Salentina	38.892.159	82.645.841	30.046.547	FdR (L. 183/1987); Regione	63.848.912	63.848.912	0	-	30.046.547	63.848.912	
	Costruzione in lotti funzionali della linea di trazione elettrica Bari - Taranto	24.284.480	51.604.520	21.943.070	FdR (L. 183/1987); Regione	46.629.024	46.629.024	0	-	21.943.070	46.629.024	
	Collegamento ferroviario dell'Aerostazione di Bari Palese con l'area metropolitana di Bari	13.124.800	27.890.200	11.706.784	FdR (L. 183/1987); Regione	24.876.915	24.876.915	0	-	11.706.784	24.876.915	
Totale	76.301.439	162.140.561	63.696.400		135.354.851	135.354.851	0	0	63.696.400	135.354.851		
POR Calabria	Banda ultra-larga e sviluppo digitale in Calabria	16.250.000	48.750.000	15.771.879	FdR (L. 183/1987)	47.315.637	47.260.512	0	-	15.771.879	47.260.512	
	ANAS 01 - tratto S.S. 106 Jonica	65.500.000	196.500.000	65.500.000	Risorse ANAS	196.500.000	196.500.000	0	-	65.500.000	196.500.000	
	Intervento di potenziamento infrastrutturale e tecnologico fra	9.900.768	29.702.305	8.973.336	Risorse R.F.I.	26.920.007	26.920.007	0	-	8.973.336	26.920.007	
Totale	91.650.768	274.952.305	90.245.215		270.735.644	270.680.519	0	0	90.245.215	270.680.519		
POR Sicilia	Itinerario AG/CL - A19 - 1° tratto - Progetto di adeguamento a 4 corsie della S.S. 640 di Porto Empedocle nel tratto dal km 9+800 al km 44+400	106.639.000	319.917.002	131.072.101	FdR (L. 183/1987); Delibera CIPE 156/2005	279.552.588	279.552.588	5.707.737	Delibera CIPE 156/2005; Contratto di programma ANAS 2012; Contratto di programma ANAS 2013	136.779.838	n.d.	
	Sistema Tram Città di Palermo	34.332.915	102.998.746	157.747.114	FdR (L.183/1987); L.211/1992; L.341/1995; L.641/1996; Comune di Palermo; Risorse Amat Palermo S.p.a	102.998.746	102.998.746	6.459.081	L.211/1992; L.341/1995; L.641/1996; Comune di Palermo; Risorse Amat Palermo S.p.a	164.206.195	n.d.	
	Ferrovie Circumetnea: completamento tratte urbane	29.577.243	88.731.727	36.563.460	FdR (L.183/1987); Legge 211/1992	82.893.991	82.893.991	21.437.838	Legge 211/1992	58.001.298	n.d.	
	Rifacimento Acquedotto Montescuro Ovest	6.655.024	19.965.074	22.953.976	FdR (L. 183/1987); Delibera CIPE 36/2002 - Quota E4 - Regioni Mezzogiorno; Delibera CIPE 88/2006 (MIT); D.lgs. 96/1993	19.965.074	19.965.074	29.891.242	Delibera CIPE 36/2002 - Quota E4 - Regioni Mezzogiorno; Delibera CIPE 88/2006 (MIT); D.lgs.96/1993	52.845.218	n.d.	
Totale	177.204.182	531.612.549	348.336.650		485.410.396	485.410.396	63.495.893		411.832.548			
Totale POR Convergenza	375.656.390	1.060.205.415	508.378.265		909.800.894	967.244.344	82.662.090		591.040.356	406.035.370		
POR Lombardia	Diffusione di servizi a Banda Larga nelle aree in digital divide ed in fallimento di mercato della Regione	24.747.600	16.252.400	24.218.818	FdR (L. 183/1987)	15.903.088	16.137.974	357.708	Fondo di rotazione (L. 183/1987)	24.576.526	16.137.974	
Totale	24.747.600	16.252.400	24.218.818		15.903.088	16.137.974	357.708	0	0	24.576.526	16.137.974	
POR Toscana	Progetto People Mover - Realizzazione di un sistema di collegamento tra l'aeroporto e la stazione ferroviaria di Pisa	14.524.635	6.614.406	9.767.706	FdR (L. 183/1987)	4.448.138	4.448.138	4.000.000	Comunale	13.767.706	4.448.138	
Totale	14.524.635	6.614.406	9.767.706		4.448.138	4.448.138	4.000.000	0	0	13.767.706	4.448.138	
Totale POR Competitività	39.272.235	22.866.806	33.986.525		20.351.226	20.586.112	4.357.708	0	0	38.344.233	20.586.112	
Totale generale	496.230.243	1.326.977.075	618.255.043		1.157.822.877	1.219.830.280	88.462.820	0	0	706.717.863	454.072.508	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

L'importo complessivamente ammesso per il finanziamento dei 19 Grandi progetti completati ammonta a 1.823.074.657,07 euro, di cui 496.197.077,77 euro di risorse nazionali e 1.326.877.579,30 euro di finanziamento europeo (corrispondente al 73% circa del totale). Tali importi indicano l'ammontare di risorse che sono state determinate con Decisioni della Commissione europea all'atto dell'approvazione dei Grandi progetti, e delle eventuali modifiche successive. Per due Programmi operativi, che sono stati oggetto di rimodulazione dei finanziamenti a seguito dell'adesione al PAC, ovvero per il PON Reti e Mobilità e per il POR Sicilia, si è tenuto conto della ripartizione del finanziamento tra quota nazionale e quota europea come risultante a seguito della rimodulazione del 2013 (rispettivamente 25% e 75%). Dal prospetto 1 si evince altresì che le risorse europee certificate al 31/3/2017 sono state pari a 1.219.830.279,76 euro (il 92% circa delle risorse europee disponibili), con una differenza di circa 107 milioni di euro rispetto all'ammontare di risorse europee ammesse a cofinanziamento.

Si segnala che per i Grandi progetti FTP Industrial (PON Ricerca e competitività), 3 Sun (POIN Energie rinnovabili), qualificati come aiuti di stato, gli importi indicati si riferiscono al contributo pubblico che è stato pagato dall'Autorità di gestione ai beneficiari, e non, come per gli altri progetti, all'importo dei pagamenti effettuati dai beneficiari stessi.

Per quanto attiene all'effettivo ammontare di risorse europee definitivamente ammesse al finanziamento dei progetti, esso viene stabilito con decisione della Commissione europea in sede di chiusura della programmazione 2007-2013. Come mostrato dal prospetto 1, al mese di marzo 2021 sono disponibili i dati relativi ai Grandi progetti finanziati nell'ambito dei seguenti cinque Programmi operativi: POI Energie rinnovabili, POR Puglia, POR Calabria²⁰, POR Lombardia e POR Toscana. Per tali grandi progetti, la Commissione ha ammesso la totalità delle risorse certificate.

Non sono, invece, disponibili i dati relativi alla chiusura della programmazione 2007-2013 per i seguenti cinque PO: PON Reti e mobilità, PON Ricerca e competitività, PON Sicurezza per lo sviluppo, POR Campania, POR Sicilia.

Tra i 19 Grandi progetti in argomento, è opportuno segnalare la massiccia presenza di progetti retrospettivi, cioè progetti già finanziati, e talvolta già completati, a valere su fonti nazionali e solo successivamente traslati nella programmazione europea²¹. Il loro inserimento nella spesa rendicontata a carico del bilancio europeo

¹⁹ Cfr. Commissione europea, Direzione generale politica regionale, nota orientativa COCOF sul trattamento dell'assistenza retrospettiva dell'Ue nel periodo 2007-2013, cit., par. 3.1.

²⁰ L'Autorità di gestione ha comunicato la propria intenzione di accettare gli importi della proposta di pre-chiusura della Commissione, pertanto tali importi sono stati considerati come definitivi nella presente Relazione.

²¹ Cfr. Commissione europea, Direzione generale politica regionale, nota orientativa COCOF sul trattamento dell'assistenza retrospettiva dell'Ue nel periodo 2007-2013, COCOF_12-0050-01, pag. 2.

libera risorse in misura corrispondente, con un vincolo di destinazione territoriale a fini di sviluppo. In particolare, si configurano quali retrospettivi ben 9 dei 19 grandi progetti completati alla data del 31/3/2017.

Tale condizione riguarda, per una scelta generalizzata dell'Autorità di gestione, l'intera programmazione siciliana, riferita a progetti inizialmente finanziati a valere sulle risorse dell'Accordo di Programma Quadro e successivamente presentati al finanziamento europeo come Grandi progetti (peraltro, i Grandi progetti "Ferrovia Circumetnea: completamento tratte urbane" e "Rifacimento acquedotto Montescuro Ovest" erano già stati finanziati anche nell'ambito del POR FESR Sicilia 2000-2006).

Tra i progetti retrospettivi si segnala anche il Grande progetto "Acquisizione dei mezzi mobili per operazioni di ricerca e soccorso in mare dei migranti", nell'ambito del PON Sicurezza per lo sviluppo, che era stato originariamente finanziato solo con risorse nazionali, in base alla legge n.166/2009²² e solo successivamente incluso tra i Grandi progetti della programmazione europea.

Inoltre, alcuni grandi progetti completati al 31/3/2017 derivano dalla precedente programmazione 2000-2006, in quanto fasizzati. Uno di questi (Bari/Palese) non aveva trovato neppure avvio nella programmazione precedente; pertanto, è stato ritirato e riapprovato come "nuovo" progetto nella programmazione 2007-2013.

In conclusione, solo 9 dei 56 Grandi progetti complessivamente approvati hanno visto il proprio avvio e conclusione esclusivamente nell'ambito della programmazione europea 2007-2013, entro il termine ordinario contemplato per tale ciclo (31/3/2017).

Il prospetto seguente illustra l'assistenza retrospettiva dei Grandi progetti completati al 31/3/2017, nonché l'eventuale provenienza dalla programmazione 2000-2006²³. Alcuni progetti cumulano le due caratteristiche.

²² Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 settembre 2009, n.135, recante disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee (09G0180), pubblicata nella Gazzetta ufficiale n.274 del 24 novembre 2009 - Supplemento ordinario n.215.

²³ I progetti "a cavallo" sono interventi avviati sulla programmazione 2000-2006, non conclusi al 30/6/2009 - data ultima di ammissibilità della spesa - e le cui spese sono state in parte incluse nella certificazione finale di spesa e nella domanda di pagamento a saldo presentata alla CE a settembre 2010, e poi completati con risorse della programmazione 2007-2013.

Prospetto 2 – Grandi progetti retrospettivi e/o provenienti dalla programmazione 2000-2006

Programma operativo	Titolo Grande Progetto	Progetto retrospettivo	Provenienti dal ciclo 2000-2006
PON Reti e mobilità	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca	0	0
	Raddoppio Bari – Taranto e C.T.C. intera linea	0	1
	S.S. 16 Adriatica - Tronco Foggia Cerignola	1	0
PON Reti e Mobilità		1	1
PON Ricerca e competitività	FPT Industrial S.p.A. - Ampliamento capacità produttiva Foggia	0	0
PON Ricerca e competitività		0	0
PON Sicurezza per lo sviluppo	Acquisizione mezzi mobili per operazioni di ricerca e soccorso in mare dei migranti	1	0
PON Sicurezza per lo sviluppo		1	0
POI Energie rinnovabili	3 SUN	0	0
POI Energie rinnovabili		0	0
TOTALE PON		2	1
POR Campania	Allarga la rete: Banda larga e sviluppo digitale in Campania	0	0
POR Campania		0	0
POR Puglia	Ammodernamento della rete ferroviaria Ferrovie del sud est (FSE) Area Salentina	0	0
	Costruzione in lotti funzionali della linea di trazione elettrica Bari - Taranto	0	0
	Collegamento ferroviario dell'Aerostazione di Bari Palese con l'area metropolitana di Bari	1	1
POR Puglia		1	1
POR Calabria	Banda ultra-larga e sviluppo digitale in Calabria	0	0
	ANAS 01 - tratto S.S. 106 Jonica	1	0
	Intervento di potenziamento infrastrutturale e tecnologico fra Settingiano e Catanzaro Lido sulla linea ferroviaria Lamezia Terme - Catanzaro Lido	1	0
POR Calabria		2	0
POR Sicilia	Itinerario AG/CL - A19 - 1° tratto - Progetto di adeguamento a 4 corsie della S.S. 640 di Porto Empedocle nel tratto dal km 9+800 al km 44+400	1	0
	Sistema Tram Città di Palermo	1	0
	Ferrovia Circumetnea: completamento tratte urbane	1	1
	Rifacimento Acquedotto Montescuro Ovest	1	1
POR Sicilia		4	2
Totale POR Convergenza		7	3
POR Lombardia	Diffusione di servizi a Banda Larga nelle aree in digital divide ed in fallimento di mercato della Regione Lombardia	0	0
POR Lombardia		0	0
POR Toscana	Progetto People Mover - Realizzazione di un sistema di collegamento tra l'aeroporto e la stazione ferroviaria di Pisa centrale, parcheggi scambiatori e viabilità di	0	0
POR Toscana		0	0
Totale POR Competitività		0	0
TOTALE POR		7	3
TOTALE PON e POR		9	4

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

2.2 Le schede dei singoli interventi: realizzazioni, raggiungimento degli obiettivi ed effettiva fruizione

Dei 19 Grandi progetti completati entro la data del 31 marzo 2017, 17 sono stati finanziati nell'ambito dell'Obiettivo Convergenza e 2 nell'ambito dell'Obiettivo Competitività.

Per quanto attiene all'Obiettivo Convergenza, i 17 Grandi progetti completati sono distribuiti fra i seguenti Programmi operativi:

- 3 nel PON Reti e Mobilità;
- 1 nel PON Ricerca e Competitività;
- 1 nel PON Sicurezza per lo sviluppo;
- 1 nel POI Energie rinnovabili;
- 1 nel POR Campania;
- 3 nel POR Puglia;
- 3 nel POR Calabria;
- 4 nel POR Sicilia.

Quanto ai 2 Grandi progetti dell'Obiettivo Competitività, essi sono stati cofinanziati come segue:

- 1 nel POR Lombardia;
- 1 nel POR Toscana.

Per ciascuno di essi, viene presentata di seguito una **scheda di sintesi** dalla quale emergono i principali elementi del progetto e le realizzazioni finali conseguite.

Obiettivo Convergenza (PON e POI)**2.2.1 PON Reti e Mobilità 2007-2013**

Si riportano di seguito i dati finanziari dei tre Grandi progetti conclusi entro la data del 31/3/2017 nell'ambito del PON Reti e Mobilità.

Prospetto 1 – Dati finanziari dei GP PON Reti e mobilità completati al 31/3/2017

(euro)

Programma operativo	Titolo Grande Progetto	Importo ammesso a cofinanziamento dopo PAC (*)		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto o alla chiusura (**)	
		Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue		Risorse Ue	Risorse nazionali			
				Importo	Fonte di finanziam.				Importo			Fonte di finanziamento
PON Reti e mobilità	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Galleria Coreca	15.843.332	47.529.996	14.713.388	FdR (L. 183/1987)	44.140.164	44.140.164	0	-	14.713.388	n.d.	
	Raddoppio Bari – Taranto e C.T.C.	7.119.720	21.359.161	6.750.257	FdR (L. 183/1987)	20.250.772	20.250.772	0	-	6.750.257	n.d.	
	S.S. 16 Adriatica - Tronco Foggia	13.119.546	39.358.638	13.077.067	FdR (L. 183/1987)	39.231.202	39.231.202	0	-	13.077.067	n.d.	
	Totale	36.082.598	108.247.795	34.540.713		103.622.138	103.622.138	0		34.540.713	n.d.	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Per i Grandi progetti "Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca" e "Raddoppio Bari – Taranto e C.T.C. intera linea", si è proceduto alla rimodulazione finanziaria del costo ammesso in seguito all'adesione al Piano di Azione Coesione. Le colonne "Importo ammesso al cofinanziamento" indicano gli importi derivanti da tale rimodulazione.

(**) A marzo 2021, l'Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

Come già indicato, i dati della tabella precedente riportano il valore più recente del cofinanziamento europeo. A seguito dell'adesione del PON Reti e Mobilità al Piano di Azione Coesione, il tasso di cofinanziamento a carico delle risorse europee è stato infatti portato dal 50 al 75% per due dei tre Grandi progetti finanziati nell'ambito del PON²⁴. Le modifiche rispetto al finanziamento iniziale sono illustrate nel prospetto che segue. Per il Grande progetto "S.S. 16 Adriatica – Tronco Foggia Cerignola", approvato con decisione C(2017) 2201 del 30.3.2017 (e dunque successiva al PAC), il tasso di cofinanziamento è stato sin dall'origine fissato al 75%.

Di seguito figurano le decisioni della Commissione di rideterminazione delle quote di contributo ai Grandi progetti del PON Reti.

²⁴ Cfr. la decisione C(2013) 6852 del 21 ottobre 2013.

Prospetto 2 – Rimodulazione del tasso di cofinanziamento di alcuni progetti del PON Reti a seguito dell’adesione al PAC (Grandi progetti completati al 31/3/2017)

(euro)

Titolo Grande Progetto	Estremi della Decisione CE	Importo totale	Risorse nazionali	Risorse Ue	Estremi della II Decisione CE	Importo totale	Risorse nazionali	Risorse Ue
Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Galleria Coreca	C(2011) 6449 del 16.09.2011	63.373.328	31.686.664	31.686.664	C(2013) 9785 del 19.12.2013	63.373.328	15.843.332	47.529.996
Raddoppio Bari – Taranto e C.T.C. intera linea	C(2009) 10514 del 18.12.2009	29.000.000	14.500.000	14.500.000	C(2014) 689 del 12.2.2014	28.478.881	7.119.720	21.359.161
Totale		92.373.328	46.186.664	46.186.664		91.852.209	22.963.052	68.889.157

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

2.2.1.1 PON Reti – Grande progetto “Adeguamento tecnologico e infrastrutturale della linea Battipaglia – Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca”**Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento dopo PAC		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura (*)
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanziamento			Importo	Fonte di finanziamento		
15.843.332	47.529.996	14.713.388	FdR (L.83/1987)	44.140.164	44.140.164	0	-	14.713.388	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l’Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

Descrizione. Il Grande Progetto “Adeguamento tecnologico e infrastrutturale della linea Battipaglia – Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca”²⁵ è inserito nell’Asse I Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale. Esso ha avuto ad oggetto in particolare l’ammodernamento della galleria Coreca, localizzata lungo la direttrice ferroviaria tirrenica della Calabria, nel tratto compreso tra le stazioni di Amantea e Campora S. Giovanni, per 878 metri di lunghezza lato monte e 830 metri lato mare²⁶. Tale progetto è uno dei sei previsti nell’ambito del Piano nazionale per l’ammodernamento dell’intera

²⁵ Codice unico di progetto (CUP) J61H03000100001. Tale progetto non è classificato come retrospettivo.

²⁶ La linea a doppio binario Battipaglia-Reggio Calabria, nel tratto compreso fra le stazioni di Amantea e Campora S. Giovanni, attraversava il promontorio “Culalimiti” mediante due gallerie a semplice binario della lunghezza di m.830 (galleria lato mare) e m.878 (galleria lato monte). Entrambe le gallerie presentavano dissesti e rigonfiamenti in corrispondenza dell’arco rovescio, che avevano portato ad una riduzione della velocità; considerato lo stato di degrado complessivo delle due gallerie e l’inefficacia degli interventi effettuati in precedenza, si è previsto un intervento di rifacimento della galleria in modo da risolvere i problemi di dissesto delle vecchie strutture.

linea Battipaglia – Reggio Calabria dell’asse ferroviario Berlino – Palermo (Corridoio 1 della rete ferrovia trans-europea)²⁷, e ha consentito un miglioramento della dotazione infrastrutturale ferroviaria del Mezzogiorno, elemento che contribuisce allo sviluppo economico delle Regioni meridionali, in coerenza con il disegno della Rete di integrazione europea.

Finanziamento. Con decisione C(2011) 6449 del 16/09/2011, sono stati ammessi a finanziamento interventi per un importo di euro 63.373.328,00, inizialmente ripartiti in parti uguali tra risorse nazionali e comunitarie; successivamente, fermo restando l’importo complessivo, la quota europea è stata rideterminata in euro 47.529.996,00, a seguito dell’innalzamento al 75% del tasso di cofinanziamento a carico del FESR²⁸.

Cronologia. La progettazione definitiva ha avuto avvio in data 12/7/2007. I lavori sono iniziati il 16/7/2008 e sono terminati l’11/12/2011, data di avvio della funzionalità dell’opera²⁹. Il collaudo è stato realizzato in data 28/7/2010 per il 1° lotto (canna dispari) e in data 29/5/2012 per il 2° lotto (canna pari).

Indicatori. L’Autorità di gestione ha comunicato che gli indicatori di realizzazione fisica sono stati pienamente raggiunti (v. prospetto 2 sottostante), mentre non sono disponibili gli indicatori di risultato, in quanto elaborati a livello di programma e non di singolo progetto³⁰. È stato comunque evidenziato che l’intervento ha consentito di portare la velocità massima dei treni cd. “pendolini” da 80 a 200 km/h anche in galleria, assicurando continuità di velocità sull’intera tratta, in conformità a uno degli obiettivi progettuali.

Prospetto 2 – Indicatori di realizzazione fisica

Denominazione indicatore	Valore baseline	Valore programmato iniziale	Valore concluso
Km di ferrovie ristrutturate	0,00	11,00	11,00
Km di ferrovie TEN	0,00	11,00	11,00

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Obiettivi raggiunti. In sintesi, la realizzazione del Grande progetto ha consentito di raggiungere i seguenti obiettivi:

- incremento dell’affidabilità dell’infrastruttura e aumento delle prestazioni offerte;

²⁷ Il progetto è cofinanziato nell’ambito dell’Asse I del Programma operativo “Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale”; Obiettivo operativo I.1; Linea di intervento I.1.1 “Potenziamento del Corridoio I Berlino Palermo” (Codici Ue: 17).

²⁸ Cfr. Allegato V alla Decisione della Commissione C(2013) 9785 del 19 dicembre 2013.

²⁹ Si veda il Rapporto finale d’esecuzione del PON Reti e Mobilità 2007-2013, pag.131 e 142.

³⁰ Seconda integrazione istruttoria (nota prot. 3485 del 27/2/2020).

- riduzione dei tempi di percorrenza, miglioramento della qualità del servizio in termini di puntualità e riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico;
- miglioramento infrastrutturale dell'asse trasportistico ferroviario nord-sud.

2.2.1.2 PON Reti – Grande progetto “Raddoppio Bari-Taranto e Controllo Traffico Centralizzato (CTC) Intera linea”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento dopo PAC		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura (*)
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
7.119.720	21.359.161	6.750.257	FdR (L.183/87)	20.250.772	20.250.772	0	-	6.750.257	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l'Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

Descrizione. Il Grande progetto “Raddoppio Bari-Taranto e CTC intera linea”³¹ insiste sull'Asse II – Potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree di convergenza. L'intervento ha ad oggetto l'ammodernamento e il potenziamento della linea ferroviaria che collega le città di Bari e Taranto, attraverso interventi infrastrutturali di raddoppio ferroviario e la previsione, ove possibile, dell'affiancamento al binario esistente. In particolare, il progetto è destinato ad avere un impatto positivo sul corridoio “Helsinki – Valletta” del *core network* della rete TEN-T.

Organismo responsabile dell'esecuzione è RFI S.p.A.

Il progetto “Raddoppio Bari – Taranto e CTC intera linea” è stato suddiviso in otto opere funzionali, di cui quattro sono interessate dalle decisioni relative alla programmazione 2007-2013:

- raddoppio della tratta Acquaviva delle Fonti-Gioia del Colle: completamento soppressione di passaggi a livello;
- raddoppio della tratta Castellaneta-Palagianello: completamento attrezzaggio tecnologico e sistema di distanziamento e telecomandabilità della stazione di Palagianello (completamento);
- raddoppio della tratta Massafra-Taranto: attrezzaggio tecnologico e sistema di distanziamento e opere di soppressione di passaggi a livello (completamento);

³¹CUP J71H92000030008. Il progetto non ha natura retrospettiva.

- bretella Bellavista – Cagioni: realizzazione bretella a singolo binario e Posto di Movimento di Cagioni con Apparato Centrale Elettrico a Itinerari (ACEI) (completamento); sistemazione del piano del ferro di Bellavista e realizzazione ACEI (completamento).

Finanziamento. Inizialmente presentato nel ciclo di programmazione 2000-2006, il Grande progetto era stato ammesso a finanziamento su risorse FESR per un importo complessivo di 66.814.222 euro (pari al 43,5% dell'ammontare delle spese ammissibili, che assommavano a oltre 153 milioni)³²; l'ammontare della spesa certificata è stata pari ad euro 124.602.974,28, di cui euro 54.199.802,05 di quota europea.

Risultando però impossibile concludere l'esecuzione nel rispetto della tempistica di programmazione 2000-2006, nell'ambito del Programma operativo Reti e Mobilità 2007-2013, sono stati ammessi a finanziamento gli interventi non completati nel periodo precedente, per un importo stimato di 29 milioni di euro, inizialmente ripartiti in parti uguali tra risorse nazionali ed europee³³; tale importo è stato poi rideterminato in euro 28.478.881,00, con innalzamento al 75% del tasso di cofinanziamento a valere su risorse europee (la ripartizione è dunque di 7,119 milioni di risorse nazionali a fronte di 21,359 milioni di risorse europee)³⁴.

Cronologia. I lavori della seconda fase sono iniziati il 22 giugno 2008 e sono terminati il 30/6/2011. Si riportano di seguito le date di consegna e ultimazione lavori dei principali appalti relativi agli interventi in argomento:

- raddoppio Acquaviva delle Fonti – Gioia del Colle (Convenzione n.107/2002 Intini Angelo s.r.l.): consegna lavori: 28/11/2002; ultimazione lavori: 19/3/2005;
- raddoppio Castellaneta – Palagianello (Convenzione n.59/2005 ATI Salvatore Matarrese S.p.A.): consegna lavori: 22/09/2005; ultimazione lavori: 22/6/2008;
- raddoppio della tratta Massafra – Taranto (Convenzione 44/2003 – Intini): consegna lavori: 15/9/2003; ultimazione lavori 3/12/2006;
- bretella Bellavista – Cagioni (Contratto 66/2005): consegna lavori: 31/3/2008; ultimazione lavori: 31/1/2011.

Le date di attivazione delle tratte ricadenti nel perimetro del progetto sono state le seguenti:

- raddoppio Acquaviva delle Fonti – Gioia del Colle: attivazione 20/12/2004;
- raddoppio Castellaneta – Palagianello: attivazione 22/6/2008;
- raddoppio Massafra – Taranto:

³² Cfr. Decisione C(2006) 1985 dell'11/5/2006, successivamente modificata dalla decisione C(2007) 548 del 16/2/2007.

³³ Decisione della Commissione C(2009)10514 del 18 dicembre 2009.

³⁴ Decisione della Commissione C(2014) 689 del 12 febbraio 2014.

- attivazione Palagiano – Bellavista 27/5/2007;
- attivazione Bellavista – Taranto 29/7/2007;
- bretella Bellavista – Cagioni³⁵: attivazione 20/12/2010.

Il collaudo dell'opera è intervenuto in data 16 novembre 2009 con riferimento al raddoppio della tratta Castellaneta-Palagianello, in data 1° ottobre 2012 per quanto riguarda il raddoppio della tratta Massafra – Taranto e, infine, in data 27/9/2019 per quanto riguarda il collaudo del raddoppio della tratta Acquaviva delle Fonti – Gioia del Colle.

Indicatori. Per quanto attiene agli indicatori di realizzazione e di risultato, l'Autorità di gestione ha comunicato i dati esposti nei prospetti sottostanti.

Prospetto 2 – Indicatori di realizzazione

Denominazione Indicatore	Valore Baseline	Valore programmato iniziale	Valore concluso
Km di ferrovie ristrutturate	0,00	38,00	38,00
Km di ferrovie TEN	0,00	44,00	44,00
Km di nuove ferrovie	0,00	6,00	6,00

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Prospetto 3 – Indicatori di risultato

Velocità massima di tracciato (km/h)				Velocità capacità potenziale (treni/gg)				Variazione estensione Sistema di controllo marcia treno (SCMT) e Sistema di comando e controllo (SCC) (km di linea) nella rete			
Baseline (valore di partenza) (A)	Obiettivo (B)	Variazioni e (B-A)	Valore concluso	Baseline (valore di partenza) (C)	Obiettivo (D)	Variazioni e (D-C)	Valore concluso	Baseline (valore di partenza) (E)	Obiettivo (F)	Variazioni e (F-E)	Valore concluso
140	200	60	60	80	120-160	40-80	40-80	34,40	40,00	6,00	6,00

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

In sintesi, il completamento dell'intervento in questione ha consentito di ottenere svariati vantaggi: una movimentazione più agevole delle merci tra i porti di Bari e Taranto; la riduzione dei tempi di percorrenza e dei costi del trasporto passeggeri nonché dell'inquinamento acustico e ambientale; una maggiore accessibilità e sicurezza dei traffici, attraverso la soppressione dei passaggi a livello e l'installazione del sistema di Controllo del traffico centralizzato (CTC); infine, la creazione di condizioni infrastrutturali favorevoli alla riduzione dei costi operativi delle imprese localizzate nelle aree interessate dall'opera.

³⁵ I lavori della Bretella consistevano essenzialmente in Opere Civili, Impianti di armamento (inclusi la realizzazione a semplice binario nella bretella di collegamento tra il P.M. di Cagioni e la stazione di Bellavista, sistemazione a PRG della stazione di Bellavista e del P.M. di Cagioni) Attrezzaggio tecnologico (impianti di segnalamento con fornitura e posa in opera delle apparecchiature di cabina, banco di manovra e quadro luminoso, impianti di telecomunicazione e diffusione sonora, trazione elettrica e impianti luce e forza motrice).

2.2.1.3 PON Reti – Grande progetto “S.S. 16 Adriatica – Tronco Foggia Cerignola – Lavori di ammodernamento con ampliamento della sezione da due a quattro corsie”

Prospetto 1 – Dati finanziari

Importo ammesso a cofinanziamento dopo PAC		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue (*)
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
13.119.546	39.358.638	13.077.067	FdR (L.183/87)	39.231.202	39.231.202	0	-	13.077.067	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l'Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

Descrizione. Il Grande progetto “S.S. 16 Adriatica – Tronco Foggia Cerignola – Lavori di ammodernamento con ampliamento della sezione da due a quattro corsie”³⁶ è inserito nell’ambito dell’Asse II Potenziamiento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell’armatura logistica delle aree di convergenza. In particolare, la realizzazione degli interventi previsti ha consentito il completamento dell’intero itinerario della direttrice Foggia – Cerignola (S.S. 16)³⁷, che collega il distretto industriale di Foggia con le più importanti direttrici longitudinali e trasversali: le autostrade A14 (corridoio autostradale adriatico) e A16 (corridoio autostradale trasversale sud Napoli-Canosa-Bari). Il progetto, composto da due lotti (lotto II e lotto III)³⁸, è parte di un’importante arteria di accesso alla rete transeuropea di trasporto TEN-T *Comprehensive Network*.

Il Grande progetto è da considerarsi come retrospettivo, in quanto originariamente finanziato e interamente rimborsato a valere sulle risorse del contratto di programma ANAS 2003-2005³⁹.

Il soggetto beneficiario è ANAS S.p.A.

Finanziamento. I pagamenti effettuati corrispondono alla totalità dell’importo ammesso, pari a 28.811.620 euro per il secondo lotto (di cui 21.608.715 a carico dell’UE e 7.202.905 a carico del Fondo di rotazione presso IGRUE) ed a 23.496.649 euro per il terzo lotto (di cui 17.622.487 euro a carico dell’UE e 5.874.162 a carico del Fondo di rotazione presso IGRUE).

³⁶ CUP F71B04000040031 e F71B04000040011.

³⁷ Detta arteria stradale collega, con l’ausilio della S.P. 143, Foggia a Melfi fino a Potenza nonché, attraverso l’autostrada A14, la città di Bari e le infrastrutture localizzate in quest’area (porto, aeroporto, ferrovia, ecc.).

³⁸ Il I lotto della S.S. 16 è stato finanziato con fonte nazionale ovvero dal Contratto di Programma Anas 2003-2005 e dal Contratto di Programma 2009.

³⁹ L’Autorità di gestione ha avviato interlocuzioni con l’Agenzia per la Coesione Territoriale finalizzate alla definizione delle modalità di riutilizzo delle rinvenienze.

Cronologia. L'opera, iniziata nel giugno 2007, era previsto terminasse nell'aprile 2009. La fine effettiva si è collocata, per il secondo lotto, al 22/6/2010, e per il terzo lotto al 19/3/2010. Il collaudo dell'opera è avvenuto in data 11/10/2012 per il secondo lotto e in data 24/1/2011 per il terzo lotto.

Indicatori. Per quanto attiene agli indicatori di realizzazione e di risultato, l'Autorità di gestione ha comunicato i dati esposti nei prospetti sottostanti.

Prospetto 2 – Indicatori di realizzazione

Denominazione intervento	Denominazione indicatore	Unità di Misura	Valore baseline	Valore programmato iniziale	Valore concluso
S.S. 16 Adriatica – Tronco Foggia Cerignola – Lotto II	Km di strade ristrutturate	Km	0,00	10,00	10,00
S.S. 16 Adriatica – Tronco Foggia Cerignola – Lotto III	Km di strade ristrutturate	Km	0,00	9,20	9,20

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Prospetto 3 – Indicatori di risultato

Livelli di servizio ⁴⁰		% di adeguamento a livello di servizio superiore (Km oggetto di aumento di livello di servizio/Km oggetto di intervento*100)		
Ante Operam	Post Operam	Baseline (valore dipartenza)	Obiettivo	Valore concluso
Livelli di servizio C 50% Livelli di servizio D 50%	Livelli di servizio B 100%	0	100%	100%

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Un ulteriore indicatore, relativo alla variazione percentuale dell'incidentalità, è stato valorizzato, a partire dall'annualità 2008, sulla base dei dati relativi al numero di incidenti avvenuti sui percorsi stradali oggetto di intervento.

Prospetto 4 – Variazione percentuale dell'incidentalità sulle strade oggetto di intervento

Variazione percentuale dell'incidentalità sulle strade oggetto di intervento	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
		33%	-45%	-9%	40%	-50%	29%	33%	-58%

Fonte: Autorità di gestione PON Reti e Mobilità su dati A.C.I.

Le percentuali di incremento e/o decremento sono calcolate rispetto al dato relativo all'annualità precedente e il valore assoluto di partenza relativo all'anno 2007 è pari a 15.

⁴⁰ Il livello di servizio misura la qualità della circolazione in corrispondenza di un flusso assegnato. Per qualità della circolazione si intendono gli oneri sopportati dagli utenti (costi monetari del viaggio, tempo di viaggio, stress fisico e psicologico) legati ad es. alla velocità media, al numero medio di sorpassi, ecc. Per tutte le classi stradali, l'*Highway Capacity Manual* ha definito sei Livelli di servizio contraddistinti con le lettere da A ad F, ciascuno rappresentativo di ben definite condizioni di circolazione: A) rappresenta le condizioni di flusso libero con totale assenza di condizionamento tra veicoli; B) rappresenta le condizioni di deflusso con qualche limitazione alla libertà di manovra, ma ancora con elevate condizioni di confort fisico e psicologico; C) per mantenere la velocità desiderata occorrono cambi di corsia e/o sorpassi piuttosto frequenti che richiedono attenzione da parte degli utenti; D) il flusso veicolare è ancora stabile, ma la libertà di manovra è notevolmente ridotta e si ha un basso livello di confort fisico e psicologico; E) i condizionamenti tra i veicoli sono pressoché totali e i livelli di confort sono scadenti. Il limite inferiore di questo livello corrisponde alla capacità della strada; F) rappresenta condizioni di livello forzato con frequenti ed imprevedibili arresti della corrente, con marcia “stop and go”.

Come rappresentato dall’Autorità di gestione, l’intervento in questione risponde ad esigenze proprie sia delle comunità locali che di più larga scala, quali la riduzione dei tempi di percorrenza interregionali ed intercomunali, in particolare tra il distretto industriale di Foggia e il nodo portuale di Bari (Corridoio 21), la linea ferroviaria adriatica, il tratto terminale del collegamento trasversale Napoli – Bari, la tratta autostradale Napoli – Bari appartenente alla rete TEN-T, l’aeroporto di Bari. L’intervento ha pertanto contribuito alla realizzazione della piattaforma logistica dell’Italia quale base strategica dell’Unione europea verso il sud del Mediterraneo.

L’Autorità di gestione ha trasmesso i dati rilevati da ANAS circa l’impatto del potenziamento dell’itinerario Foggia-Cerignola, intervento costituito, oltre che dai tre lotti sopra menzionati, anche dalla variante di Cerignola dal km 709+200 al km 715+500. Nel 2019, per effetto della velocizzazione della tratta e del suo raddoppio funzionale, si è registrato un incremento del traffico veicoli leggeri del 78% con una riduzione del 28% dei tempi di breve percorrenza nella tratta Foggia-Cerignola. Per quanto riguarda il traffico veicoli pesanti, l’incremento medio dei volumi di traffico per l’intera tratta è del 18%, pari all’incremento della velocità di breve percorrenza, mentre non si sono registrati incrementi significati nella velocità di attraversamento della tratta nel caso della lunga percorrenza.

2.2.2. PON “Ricerca e Competitività” 2007-2013**2.2.2.1 PON Ricerca – Grande progetto “FPT Industrial S.p.A. – Ampliamento capacità produttiva Foggia” (aiuto di Stato)****Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Importo totale ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015 (*)			Spesa certificata al 31/3/2017 (**)	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
4.685.513	14.056.537	4.217.000	FdR (L. n.183/87)	12.650.999	14.056.536	468.513	FdR (L. n.183/87)	4.685.512	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) L'importo ammesso a cofinanziamento riportato nel prospetto fa riferimento alla decisione C(2016) 3008: l'importo del FESR è passato da 13.143.800,00 euro a 14.056.537,00 euro.

(**) Nell'importo di 14.056.536,00 euro “Spesa certificata al 31/3/2017”, sono compresi tutti i pagamenti effettuati dall'Autorità di gestione a tale data, risultanti dalla somma dell'importo dei pagamenti al 31/12/2015 – Risorse UE per 12.650.998,50 euro e di un ulteriore pagamento effettuato in data 7/2/2017 per un importo di 1.405.537,50 euro. Trattandosi di aiuti di stato, gli importi indicati si riferiscono al contributo pubblico che è stato pagato dall'Autorità di gestione ai beneficiari, calcolato sulla base dell'intensità dell'aiuto, e non all'importo dei pagamenti effettuati dai beneficiari stessi. Il progetto è stato finanziato anche con risorse private, per un importo di 56.267.950,00 euro.

Descrizione. Il Grande progetto, relativo all'ampliamento del sito produttivo ubicato nel comune di Foggia - Località Incoronata⁴¹, è finalizzato alla realizzazione di nuove linee di produzione di motori per veicoli commerciali leggeri per aumentare la capacità produttiva dello stabilimento e al potenziamento del laboratorio di ricerca. Il MISE ha svolto funzioni di Organismo Intermedio.

L'intervento si inquadra nel contesto del D.M. 24 gennaio 2008, che disciplina la procedura per la concessione di agevolazioni alle imprese attraverso la sottoscrizione di Contratti di Programma⁴². Con deliberazioni CIPE del 2011⁴³ è stata approvata la proposta di Contratto di programma “FPT Industrial S.p.A.” (già IVECO S.p.A.), ed è stato determinato l'importo massimo delle agevolazioni da concedere in 18.742.050,00 euro, a valere sulle risorse del PON. Il contratto di programma è stato sottoscritto in data 15 giugno 2012 ed approvato con Decreto n.1402 del 17 settembre 2012.

⁴¹ Il progetto non rientra nella categoria dei cd. “progetti retrospettivi” poiché sin dalla sua approvazione è stato imputato al ciclo di programmazione 2007-2013. L'intervento è stato finanziato nell'Asse II “Sostegno all'innovazione”, Obiettivo operativo 4.2.1.1 “Rafforzamento del sistema produttivo” - Azione 1 “Interventi finalizzati al riposizionamento competitivo del sistema produttivo”.

⁴² La gestione dello strumento agevolativo (istruttoria, realizzazione e monitoraggio) è stata affidata all'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa – Invitalia S.p.A. (convenzione tra il MISE e l'Agenzia del 30/9/2010). La società IVECO S.p.A. - appartenente al gruppo FIAT - aveva già presentato nel 2008 istanza di accesso alla Programmazione Negoziata per un progetto di ampliamento del sito produttivo di Foggia, località Incoronata, attivo nella produzione di motori per veicoli commerciali leggeri. Lo stabilimento in questione è stato successivamente trasferito alla società FPT Industrial S.p.A., che è pertanto subentrata nella titolarità del progetto.

⁴³ Deliberazioni CIPE n. 28 del 5 maggio 2011 e n.65 del 3 agosto 2011.

Finanziamento. Il progetto, classificato come Grande progetto di investimento, è stato notificato alla Commissione europea in data 19/12/2012, e approvato con decisione della Commissione europea C(2013) 9126 in data 17/12/2013. Con successiva decisione della Commissione europea C(2016) 3008 del 19/05/2016, l'importo del contributo FESR è passato da 13.143.800,00 euro a 14.056.537,00 euro.

Cronologia. La parte del progetto realizzata nello stabilimento di Foggia è stata avviata nel marzo 2008, mentre la parte riguardante il laboratorio di ricerca è stata avviata nel 2010. Entrambi gli investimenti sono stati completati nel gennaio 2014 (in anticipo sui tempi previsti, che ponevano la data finale al 14/6/2014).

L'avvenuta realizzazione del programma d'investimenti è stata attestata da una Commissione di accertamento nominata dal MISE⁴⁴, che ha confermato la corrispondenza degli investimenti effettuati con quanto previsto dalla decisione di approvazione, nonché la conformità dei materiali e delle forniture presenti *in loco* rispetto a quanto evidenziato nella documentazione di spesa, a fronte di un investimento ritenuto ammissibile di 74.947.000,00 euro.

In data 27 dicembre 2016 sono state pertanto concesse in via definitiva all'impresa FPT Industrial S.p.A. agevolazioni per 18.742.050,00 euro, a fronte di risorse private per 56.267.950 euro⁴⁵.

Indicatori. Ancorché scarsamente significativi, gli indicatori di realizzazione (Numero di progetti R&S; Numero di progetti di sviluppo precompetitivo), entrambi valorizzati in 1 unità, sono in linea con il *target* prestabilito.

L'indicatore di risultato “Occupazione creata” ha registrato un incremento pari a 57 unità lavorative, passando da un numero di 1.636 Unità di Lavoro Annue (ULA⁴⁶) al 31/1/2014 (data di ultimazione e di entrata in funzione dell'investimento) ad un numero di 1.693 ULA alla data del 30/9/2016 (anno di esercizio a regime)⁴⁷. Tale valore si discosta dal valore *target* di incremento dell'occupazione stimato in sede di notifica del Grande progetto, pari a 100 ULA al netto del (*turn over*), ed è stato giustificato con la considerazione degli effetti della crisi congiunturale che ha investito l'intero periodo di programmazione 2007-2013.

Nell'opinione dell'Autorità di gestione, il contributo pubblico all'investimento ha pur sempre concorso a raggiungere, oltre ad un incremento occupazionale comunque significativo, l'ulteriore obiettivo (non espresso da alcun indicatore) di salvaguardare

⁴⁴ La Commissione nominata con decreto n.3948 del 22/9/2015 ha effettuato la verifica *in loco* in data 04/10/2016 e ha provveduto a consegnare al MISE il relativo verbale di accertamento finale di spesa con nota prot. n.107515 del 7/11/2016.

⁴⁵ Decreto n.7869/2016.

⁴⁶ Le unità di lavoro annue (ULA) misurano il numero di posizioni lavorative ricondotte a misure standard a tempo pieno.

⁴⁷ Dati registrati dalla Commissione di accertamento nominata dal MISE.

l'occupazione esistente – pari a circa 500 posti di lavoro – attraverso l'ampliamento della capacità produttiva, così da garantire la capacità di soddisfare gli ordini da parte dei clienti soprattutto extraeuropei.

L'Autorità di gestione ha comunicato che attraverso l'intervento in questione è stato possibile ottenere un duplice ordine di vantaggi dal punto di vista industriale.

In primo luogo, si è registrato un ampliamento delle linee di lavorazione (basamento, testa e albero), montaggio e sale prova per la produzione dei motori diesel della famiglia F1, compresa l'installazione di nuove linee di lavorazione che sono andate ad alimentare la linea prova motori “a freddo”⁴⁸. La capacità produttiva dello stabilimento è aumentata da 250.000 a 320.000 motori/anno, permettendo di rispondere rapidamente alla richiesta di nuove varianti motore da parte dei clienti, con particolare riguardo a quelli extraeuropei. La nuova linea di montaggio consente, infatti, di realizzare miglioramenti in termini di tempo, qualità dei test e riduzione delle emissioni inquinanti, in linea con le indicazioni del *World Class Manufacturing*, a cui anche lo stabilimento di Foggia aderisce⁴⁹. L'Autorità di gestione ha sottolineato che FPT Industrial è riuscita così a trasformare i vincoli normativi in materia di emissioni in un vantaggio competitivo per i propri motori.

Il secondo vantaggio ha riguardato il potenziamento del laboratorio di ricerca, che si distingue quale "*Competence Centre*" nel settore dei motori *heavy duty* a combustibili alternativi (Gas naturale compresso Etanolo-idrometano): il laboratorio di Foggia è l'unico laboratorio di ricerca in Europa a disporre delle attrezzature idonee a consentire l'omologazione dei veicoli a metano *heavy duty* (massa a pieno carico superiore a 35 q.li) e la relativa commercializzazione sul mercato europeo. L'investimento realizzato ha consentito di aumentare le performance e la qualità del laboratorio, in termini di incremento della capacità produttiva⁵⁰, incremento della flessibilità nella gestione delle attività in sala prova⁵¹ e, infine, miglioramento degli aspetti legati alla sicurezza antincendio e salute dei lavoratori ed ai parametri ambientali.

⁴⁸ In particolare, la nuova linea montaggio motori comprende una linea prova motori cold test, che consente di provare i motori senza metterli in moto, attraverso il trascinamento realizzato da un motore elettrico, gestito da hardware e software di nuova concezione.

⁴⁹ Si tratta di un sistema di produzione strutturato e integrato che abbraccia tutti i processi dello stabilimento, dalla sicurezza all'ambiente, dalla manutenzione alla logistica e alla qualità con l'obiettivo di migliorare continuamente le performance produttive riducendo gli sprechi.

⁵⁰ Si segnalano in particolare: la realizzazione di strutture di prova automatizzate e integrate per l'esecuzione dei test omologativi per motori *heavy duty*, secondo le prescrizioni normative europee (Euro 6-VI); l'aggiunta di un terzo freno in grado di eseguire test su motori fino a 530 kW; l'implementazione dei nuovi carburanti etanolo ed idro-metano, il potenziamento dei sistemi di analisi emissioni; l'incremento dei sistemi di analisi combustione.

⁵¹ In particolare: upgrade degli impianti a metano in tutte le sale prova e realizzazione di un impianto di distribuzione del gas tecnici che garantisce la continuità produttiva dei banchi analisi.

2.2.3 PON Sicurezza per lo Sviluppo 2007-2013**2.2.3.1 PON Sicurezza – Grande progetto “Acquisizione di mezzi mobili per operazioni di ricerca e soccorso in mare di migranti”****Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
24.284.480	51.604.520	21.943.070	Stato - FdR / Regione	46.629.024	46.629.024	0	-	21.943.070	46.629.024

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Descrizione. Il Grande progetto⁵², inserito nell'Asse II Diffusione della legalità, ha riguardato l'acquisizione da parte del Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera di due unità navali di tipo O.P.V. (*Offshore Patrol Vessel*), utilizzate con funzioni di navi di supporto multiruolo per la ricerca e il soccorso di vite umane in mare⁵³.

Finanziamento e cronologia. Tale Grande progetto ha natura retrospettiva: infatti, l'intervento è stato inizialmente finanziato nell'ambito del Programma pluriennale di rafforzamento del 2009 (legge n.166/2009), nel quale sono stati previsti gli acquisti necessari per l'ampliamento e il rinnovo della flotta navale in dotazione al Corpo delle Capitanerie di Porto.

Le procedure relative all'affidamento, avviate nel 2010, si sono concluse con il collaudo e la consegna dell'unità navale CP 940 “Luigi Dattilo” (nel 2013) e dell'unità navale CP 941 “Ubaldo Diciotti” (nel 2014). I relativi collaudi sono avvenuti rispettivamente in data 23/9/2013 e in data 14/3/2014.

L'intervento è stato successivamente ammesso al finanziamento del PON Sicurezza per lo sviluppo 2007-2013⁵⁴, in quanto coerente con gli obiettivi di detto PON, in particolare con l'Obiettivo operativo 2.1, che copre tutte le fasi di accoglienza dei migranti, dal salvataggio in mare, alla successiva fase di collocamento presso strutture dedicate, sino all'attivazione di specifici processi di integrazione degli immigrati regolari all'interno del tessuto socio-economico locale⁵⁵.

⁵² CUP D59E10001510001.

⁵³ Ogni nave è dotata di un ponte di volo, di una rampa di carico e di quattro imbarcazioni veloci ed ha una capienza di 600 persone.

⁵⁴ Decisione C(2016) 6927 final del 26 ottobre 2016.

⁵⁵ Rapporto finale di esecuzione 2007-2013 del PON Sicurezza per lo sviluppo 2007-2013, pag. 139. Il Commissario europeo per la politica regionale dell'epoca, Corina Crețu, ha riconosciuto l'importanza del finanziamento, sottolineando che “i fondi strutturali possono sicuramente offrire un importante contributo nell'aiutare gli Stati Membri a far fronte sia alle esigenze di breve che di lungo termine relative all'integrazione [...] di migranti e rifugiati”.

Trattandosi di un progetto retrospettivo, i pagamenti sono stati inizialmente sostenuti esclusivamente a valere su risorse nazionali, per un totale di 115.826.831,00 euro al 31/12/2015. La spesa certificata (quota UE) al 31/3/2017 ammonta a 86.870.123,00 euro. Resta pertanto a carico del bilancio nazionale, a titolo di cofinanziamento, l'importo di 28.956.708,00 euro.

I due pattugliatori sono operativi nello svolgimento di funzioni di sorveglianza delle frontiere marittime (*border surveillance*), sia per impedire l'immigrazione clandestina sia per evitare l'affondamento di barche e la conseguente perdita di vite umane in mare (attività di Soccorso in mare).

Indicatori. Per quanto attiene agli indicatori di realizzazione, seppure scarsamente significativi, essi sono stati valorizzati come segue: “unità navali e aree acquisite e rese operative”: *target*: 2; realizzato: 2.

Per quanto attiene agli indicatori di risultato, la situazione esposta con riferimento al 31.3.2017 è la seguente:

- operazioni aeree e navali di ricerca e soccorso in mare dei migranti (ore): valore *target* 6.000 ore di moto; valore conseguito 6.000;
- migranti ed altri soggetti in pericolo soccorsi nel corso di operazioni in mare (n.): valore *target* 30.000; valore conseguito 30.000.

In particolare, dal 2015 all'inizio di maggio 2020, i due pattugliatori sono stati impiegati per l'effettuazione di attività di *Border surveillance* ed eventuale correlato *Search and rescue* (S.A.R.) per un totale complessivo di 16.817 ore di moto, effettuando 556 interventi che hanno permesso di soccorrere complessivamente 63.570 migranti.

Tali attività risultano distribuite come segue:

- CP 940 “Luigi Dattilo”: 225 interventi di soccorso e 31.775 migranti soccorsi;
- CP 941 “Luigi Diciotti”: 331 interventi di soccorso e 31.795 migranti soccorsi⁵⁶.

Il Comando generale ha aggiornato altresì gli esiti dell'analisi costi/benefici redatta a supporto del progetto di acquisizione delle due unità navali. Al fine di misurare gli impatti generati dall'intervento è stato utilizzato il cd. *Value of Statistical Life* (VSL), indicatore che stima i benefici derivanti dal salvataggio delle vite umane grazie all'attività dei pattugliatori durante il loro ciclo di vita utile, attribuendo un valore alle stesse in termini

⁵⁶ Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera ha fornito aggiornati elementi di notizia in ordine all'operatività delle O.P.V. con nota prot. n. 50364 dell'8/05/2020. Con la stessa nota, ha comunicato altresì che l'effettivo impiego delle due navi è stato garantito anche attraverso interventi finanziati a valere sui fondi nazionali ed europei, che hanno permesso di sostenere le molteplici operazioni di pattugliamento e di soccorso correlato (eventi S.A.R.), nonché tutta l'organizzazione delle attività a supporto delle stesse. Infatti, tali attività presentano un carattere di onerosità notevolmente più accentuato rispetto a quanto ordinariamente richiesto dall'assetto operativo standard del Corpo delle Capitanerie di Porto. Il riferimento è ai progetti emergenziali europei quali EMAS 27 per l'annualità 2016, EMAS 42 e EMAS 62 per il periodo compreso fra il 1° giugno 2017 e il 30 giugno 2019 e da ultimo il programma nazionale ISF 67.3.2 ancora in corso, iniziato a luglio 2019 con termine previsto a dicembre 2021.

di beneficio economico per la società⁵⁷. Sulla base dell'analisi dei flussi migratori elaborata tramite i dati forniti dal Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia costiera e dal Dipartimento per l'Immigrazione e le Libertà Civili del Ministero dell'Interno, è stato, pertanto, preso in considerazione il numero dei migranti che senza intervento dei pattugliatori avrebbero probabilmente perso la vita.

Alla luce di tali elementi, il Comando Generale ha preso in considerazione il numero complessivo di migranti soccorsi a partire dal 2015 (pari a 63.570), il valore attribuito al VSL (pari a 1 milione per vita salvata), la percentuale di decessi stimata in base all'andamento dei flussi migratori (pari a 1,92%⁵⁸) ed il ciclo di vita utile di entrambi i pattugliatori, stimato in circa 20 anni di attività, e ha concluso che, nei soli primi cinque anni di attività, il progetto ha già generato impatti tali da determinarne la valenza e la sostenibilità nel lungo periodo⁵⁹.

In sintesi, nell'ambito dell'area S.A.R. di pertinenza delle Regioni Campania, Puglia, Calabria e Sicilia (300.000 kmq), l'acquisto delle due unità navali O.P.V. è risultato benefico per le seguenti funzioni:

- controllo dell'immigrazione clandestina, anche attraverso l'ausilio di operazioni di volo;
- ricerca e salvataggio di migranti;
- rimorchio di navi di dimensioni similari;
- coordinamento e comando per operazioni complesse di salvataggio e soccorso.

Infine, il potenziamento della capacità di controllo ha influito nel ridurre la percezione di insicurezza da parte delle popolazioni locali, che sono le più investite dal fenomeno degli sbarchi irregolari.

⁵⁷ Secondo la metodologia *Willingness to pay* (WTP) indicata nella Guida della Commissione Europea e conformemente alle indicazioni contenute nella direttiva CE n.103 del 2009, ad ogni vita umana salvata nell'ambito delle operazioni di soccorso è stato attribuito un valore in termini monetari pari a 1 milione di euro.

⁵⁸ Tale valore è stato calcolato utilizzando la percentuale di decessi registrata sul totale degli arrivi precedentemente rilevati e rappresenta un tasso pari all'1,92% (un migrante deceduto per ogni 53 migranti che tentano la traversata).

⁵⁹ Il Comando generale delle Capitanerie di Porto – Guardia costiera ha segnalato che il picco dell'emergenza migratoria è stato raggiunto durante le annualità 2014, 2015, 2016 e 2017. Nel 2018 e nel 2019 si è registrata una netta diminuzione del flusso migratorio, accompagnata da una differenziazione nella tipologia di mezzi utilizzati per la traversata da parte dei migranti (piccole imbarcazioni provenienti anche dalle coste tunisine), per le quali è maggiormente efficace l'intercetto da parte delle piccole unità navali della Guardia costiera (Classi 200 e 300), anziché dei mezzi O.P.V.

2.2.4 POI Energie rinnovabili 2007-2013**2.2.4.1 POI Energie rinnovabili – Grande progetto “3 SUN” (aiuto di Stato)****Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento*		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017 **		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanziamento			Importo	Fonte di finanziamento		
9.183.508	27.550.523	8.175.833	FdR (L. 183/1987)	24.527.498	27.451.027	974.510	FdR (L.183/1987)	9.150.342	27.451.027

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) L'importo ammesso a cofinanziamento riportato nel finanziamento si riferisce alla Decisione C(2016) 1976.

(**) Per il Grande progetto 3 SUN (POI Energie rinnovabili), trattandosi di aiuti di stato, gli importi indicati si riferiscono al contributo pubblico che è stato pagato dall'Autorità di gestione ai beneficiari, calcolato sulla base dell'intensità dell'aiuto, e non, come per gli altri progetti, all'importo dei pagamenti effettuati dai beneficiari stessi.

Il Grande progetto “3 SUN”⁶⁰, ricompreso nell'Asse I Produzione di energia da fonti rinnovabili ha ad oggetto un investimento industriale per la realizzazione, a Catania, di una fabbrica di produzione di celle e moduli fotovoltaici in tecnologia *thin-film*, con capacità di 240 MegaWatt/anno.

Cronologia e finanziamento. Il progetto, iniziato nel settembre 2011, è stato completato in data 31 maggio 2014, con un costo complessivo finale pari a 305 milioni, di cui circa 268 milioni a valere su risorse private.

Il progetto, presentato dalla Società 3SUN s.r.l., è stato approvato dalla Commissione europea in data 12 dicembre 2012 con Decisione C(2012) 9479, per un importo massimo ammesso a cofinanziamento pari a 49.055.000 euro. L'iniziativa è stata finanziata nell'ambito di un Contratto di Programma sottoscritto in data 16/5/2013⁶¹.

In seguito all'innalzamento del tasso di cofinanziamento del FESR al PO dal 50% al 75%⁶², la Commissione ha adeguato il contributo finanziario del FESR al Grande progetto per un importo pari a 36.791.250 euro⁶³, in modo da assicurare che il contributo FESR ed il contributo proveniente da fonti pubbliche nazionali, considerati nel loro insieme, non superassero il massimale del contributo pubblico per tale progetto in forza delle norme in materia di aiuti di Stato. Con successiva decisione C(2016) 1976, la Commissione, a seguito di una revisione del Piano di investimento proposta dal

⁶⁰ CUP B62C10000080005. Il progetto non rientra nella categoria dei progetti retrospettivi, poiché sin dalla sua approvazione è stato imputato al ciclo di programmazione 2007-2013 ed inserito negli interventi previsti dalla linea di attività 1.2 “Interventi a sostegno dello sviluppo dell'imprenditoria collegata alla ricerca ed all'applicazione di tecnologie innovative nel settore delle fonti rinnovabili” del Programma.

⁶¹ Il Contratto di programma è stato approvato con D.D. n.1319 del 31/5/2013 e successivamente integrato con atto aggiuntivo sottoscritto in data 04/4/2014, approvato con D.D. CP n.1196 del 16/4/2014.

⁶² Decisione C(2013) 8725 del 17 dicembre 2013.

⁶³ Decisione C(2013) 9768 *final*.

beneficiario, pur confermando la positiva valutazione dell'investimento in termini industriali, occupazionali e ambientali, ha rivisto la decisione originaria di finanziamento, riducendo il contributo accordato a 36.734.030,00 euro (di cui quota FESR 27.451.026,00 euro), per adeguarlo al volume degli investimenti effettivamente realizzati (spesa complessiva ammissibile pari a 272.376.405,92 euro).

La conclusione dell'investimento e messa in esercizio degli impianti è stata validata da un'apposita Commissione ministeriale⁶⁴, che ha eseguito le verifiche in loco in data 6 ottobre 2015.

Indicatori. Per quanto riguarda gli indicatori, l'Autorità di gestione ha adottato, quale indicatore di realizzazione fisica, l'indicatore denominato “Imprese beneficiarie” e quale indicatore di Programma, l'indicatore “Iniziativa di produzione di tecnologie e componenti industriali per la produzione di energia”. In ambedue i casi, il *target* da raggiungere era pari a 1, valore effettivamente raggiunto senza alcuno scostamento⁶⁵.

Per quanto concerne gli indicatori di risultato, i *target* previsti sul territorio della Regione siciliana erano i seguenti:

- effetti diretti da occupazione 3SUN: 307 posti di lavoro a regime, di cui 37 da occupazione salvaguardata e 270 di nuova occupazione;
- effetti occupazionali indiretti: stimati in 431 unità di lavoro, calcolati come media annua nel periodo di riferimento per l'occupazione indotta dall'investimento, e in circa 600 unità di lavoro annue per l'occupazione indotta dalle spese per consumi di esercizio.

L'Autorità di gestione ha segnalato che i risultati conseguiti al 31/12/2016 sono stati praticamente in linea con i *target*:

- esiti diretti da occupazione 3SUN: 305 posti di lavoro, di cui 37 relativi ad occupazione salvaguardata⁶⁶ e 268 relativi a nuova occupazione.
- effetti occupazionali indiretti: 1.722 unità di lavoro per il periodo di cantiere (metà 2010 - metà 2013), con una media annua pari a 431 unità di lavoro. A regime, considerando le sole componenti di costi per servizi attribuibili al territorio siciliano, l'effetto occupazionale indiretto e indotto è stato di circa 620 unità di lavoro annue.

I prospetti sottostanti rappresentano la dinamica evolutiva dell'occupazione come sopra descritta.

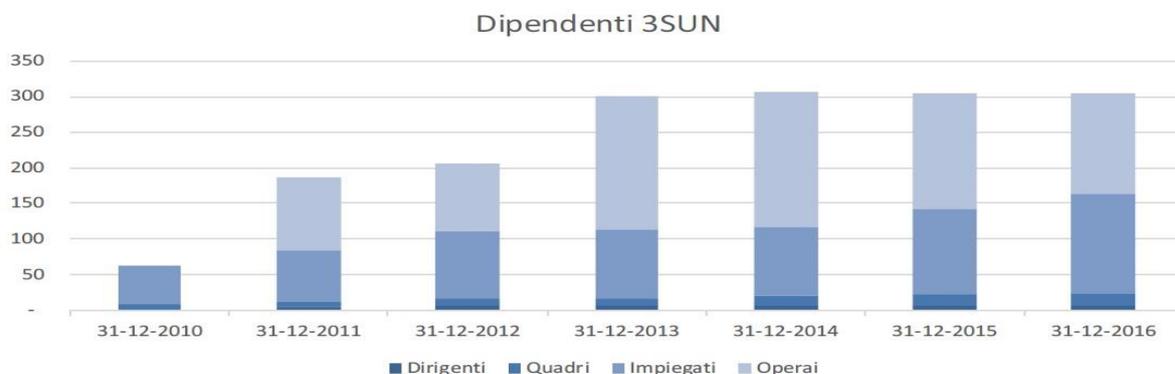
⁶⁴ La Commissione è stata nominata con decreto n.2375 del 9 giugno 2015.

⁶⁵ Dati comunicati dal MISE in data 9/10/2019.

⁶⁶ Proveniente dal conferimento di un ramo d'azienda.

Prospetto 2 – Effetti diretti occupazionali

	31-12-2010	31-12-2011	31-12-2012	31-12-2013	31-12-2014	31-12-2015	31-12-2016
Dirigenti	2	4	6	6	6	6	6
Quadri	6	9	10	11	14	17	18
Impiegati	55	72	95	96	97	120	139
Operai		102	95	187	190	162	142
Totale	63	187	206	300	307	305	305



Fonte: Autorità di gestione del POIN Energie rinnovabili

Quanto agli obiettivi raggiunti dal punto di vista socio-economico ed ambientale, è stata evidenziata in primo luogo la creazione di valore aggiunto economico: in particolare, il valore aggiunto per il periodo di cantiere è stato stimato in 113,78 milioni, suddiviso tra redditi da lavoro per 51,66 milioni, redditi da capitale per 49,94 milioni e imposte indirette nette per 12,18 milioni di euro. Il valore aggiunto annuo a regime, invece, è stato invece stimato in 45,2 milioni di euro, suddiviso tra redditi da lavoro per 18,71 milioni di euro, redditi da capitale per 21,02 milioni di euro e imposte indirette nette per 5,47 milioni di euro.

Le stime sono effettuate a partire dalla matrice di contabilità sociale⁶⁷ della Regione siciliana.

In secondo luogo, l'Autorità di gestione ha fatto riferimento alla riduzione delle emissioni di gas serra, basata sulla stima non soltanto dell'efficacia dei pannelli solari, ma anche dei volumi di produzione e distribuzione a livello mondiale in un arco temporale molto ampio⁶⁸. Il prospetto sottostante fornisce una rappresentazione dell'andamento della riduzione della CO2 secondo tali stime.

⁶⁷ La matrice di contabilità sociale è una matrice a doppia entrata che registra i rapporti di scambio e interdipendenza che si stabiliscono tra gli operatori di un sistema economico, consentendo di valutare gli effetti dei cambiamenti all'interno di un settore su alcune importanti variabili economiche, quali la produzione e l'occupazione, sia nel periodo di cantiere, sia nel periodo a regime.

⁶⁸ La metodologia adottata per la stima delle emissioni di CO2 evitate, associate alla produzione 3Sun ha richiesto i seguenti passaggi: a) individuazione della produzione effettiva di pannelli da parte di 3SUN, espressa in MW/anno (potenza per unità di tempo), suddivisa tra produzione installata in Italia, in Europa e nel resto del Mondo nel periodo 2012/2019;

Prospetto 3 – Riduzione delle emissioni di gas serra

Tonnellate CO2 evitate in 20 anni (2012-2031)	
Italia	429.230,40
Europa	642.086,46
Resto mondo	12.007.306,72
Totale	13.078.623,58

Costo evitato CO2 in 20 anni (attualizzato in euro - 2012-2031)	
Italia	7.001.991,99
Europa	10.543.909,42
Resto del mondo	187.164.124,85
Totale	204.710.026,26

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Nelle tabelle che seguono sono infine rappresentati i risultati relativi alla produzione effettiva di pannelli espressa in MW/anno e alla produzione di energia espressa in GWh/anno.

Prospetto 4 – Produzione pannelli ed energia prodotta

Produzione pannelli in MW/ann	2012	2013	2014	2015
Italia	5,37	32,47	10,85	0,02
Italia cumulato	5,37	37,84	48,69	48,71
Europa	45,05	29,54	10,58	8,02
Europa cumulato	45,05	74,59	85,17	93,19
Resto del mondo	118,89	129,02	169,07	173,36
Resto del mondo cumulato	118,89	247,91	416,98	590,34
Totale	169,31	191,03	190,5	181,4
Totale cumulato	169,31	360,34	550,84	732,24

Energia prodotta in GWh/anno	2012	2013	2014	2015
Italia	6,98	42,21	14,11	0,03
Italia cumulato	6,98	49,19	63,3	63,32
Europa	45,05	29,54	10,58	8,02
Europa cumulato	45,05	74,59	85,17	93,19
Resto del mondo	190,22	206,43	270,51	277,38
Resto del mondo cumulato	190,22	396,66	667,17	944,54
Totale	242,26	278,18	295,2	285,42
Totale cumulato	242,26	520,44	815,64	1101,06

Fonte: Autorità di gestione del POIN Energie rinnovabili

b) calcolo della producibilità media annua di elettricità in GWh/anno considerando 1.300 ore/anno per l'Italia, 1.000 ore/anno per l'Europa e 1.600 ore/anno per il resto del Mondo (Paesi in cui verranno installati i pannelli 3SUN da EGP);

c) calcolo delle Tonnellate di CO2 evitate nel periodo 2012-2031, stimato quale periodo di vita utile dei pannelli, utilizzando lo stesso fattore di conversione gCO2/kWh previsto nel precedente studio di fattibilità, pari a 358,9;

d) calcolo del costo evitato (attualizzato al tasso del 3,5%) di CO2 utilizzando lo stesso valore per tonnellata di CO2 previsto nel precedente studio di fattibilità, pari a 23,44 euro.

I dati sui livelli di produzione sono fermi al 2015 (come da Rapporto finale di esecuzione). L'Amministrazione ha dichiarato di non disporre di dati relativi agli anni successivi, non sussistendo in capo all'impresa alcun obbligo ulteriore di monitoraggio ai sensi della normativa di riferimento.

Obiettivo Convergenza (POR)

2.2.5 POR Campania

2.2.5.1 POR Campania – Grande progetto “Allarga la rete: Banda larga e sviluppo digitale in Campania” (aiuto di Stato)

Il Grande progetto⁶⁹ è inserito nell'Asse V Società dell'informazione.

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015 (*)			Spesa certificata al 31/3/2017 (*)	Pagamenti nel periodo 1/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanziamento			Importo	Fonte di finanziamento		
30.500.000	91.500.000	6.100.000	Cofinanziamento Nazionale al POR FESR	18.300.000	75.798.576	19.166.192	Quota nazionale di cofinanz.	25.266.192	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) L'Autorità di gestione ha comunicato che i pagamenti al 31/12/2015 costituiscono un'anticipazione della quota di cofinanziamento europeo da parte della Regione Campania al MISE, individuato quale Organismo intermedio per la realizzazione del Grande progetto in argomento ("organismo che concede l'aiuto"). A norma dell'articolo 78, paragrafo 1, del regolamento generale (UE) 1083/2006, la spesa certificata si riferisce invece al "pagamento al beneficiario da parte dell'organismo che concede l'aiuto".

Descrizione. L'investimento produttivo ha ad oggetto la realizzazione di un'infrastruttura di rete passiva (compresi i condotti per cavi e la fibra ottica) atta a permettere agli operatori di telecomunicazione di fornire ai propri clienti l'accesso alla banda ultra-larga ad alta velocità. L'infrastruttura utilizza un'architettura di rete neutrale e aperta, così da consentire a tutti gli operatori di fornire i propri servizi senza vincoli nella scelta delle tecnologie⁷⁰.

La nuova infrastruttura di rete è destinata a dare impulso in Campania a settori strategici quali l'identità digitale, la sanità in rete, l'*education*, l'infomobilità e a realizzare

⁶⁹ CUP: B22I13000010004. Il progetto non ha natura retrospettiva. Il Grande progetto è stato inserito nella riprogrammazione del POR nell'anno 2013, approvato con delibera di Giunta regionale 226/2013 e configurato come Aiuto di stato.

⁷⁰ L'architettura tecnica di rete consiste nel collegare ogni unità immobiliare (ad uso residenziale o di ufficio) ad un nodo di accesso locale, e da questo a tutta la rete, tramite fibra ottica. In alternativa, gli armadi della rete di accesso sono collegati in rame a stazioni radio base per le telecomunicazioni mobili e "hotspot" WiFi.

modelli di città intelligenti, a beneficio della qualità della vita dei cittadini e della produttività delle imprese e della pubblica amministrazione.

Il progetto fa parte del Piano nazionale per la banda larga "Strategia digitale per l'Italia", notificato all'UE al n.SA34199/2012, e autorizzato, in quanto aiuto di stato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'art.107(3) del TFUE, con decisione C(2012) 9833 del 18 dicembre 2012. Il modello d'intervento è conforme al “modello incentivo”, che prevede il finanziamento pubblico parziale di un'opera nelle aree in cui il cd. "fallimento del mercato" determinerebbe la carenza di investimenti privati. Il finanziamento pubblico va pertanto a integrare il mancato recupero dei costi da parte dell'operatore di telecomunicazioni, derivante dallo squilibrio tra investimenti realizzati e ricavi conseguiti in un arco temporale determinato. Il finanziamento massimo previsto non può superare il 70% dell'investimento totale.

Il beneficiario selezionato (Telecom Italia S.p.A.) si è impegnato all'applicazione della clausola di "*claw back*", per il caso di un'eventuale sovra-compensazione.

Finanziamento. L'investimento totale per lo sviluppo dell'infrastruttura telematica è pari a 179.386.000 euro. In linea con le indicazioni già esposte circa il livello massimo finanziabile, il finanziamento concesso è stato fissato a 122.000.000 euro, di cui 91.500.000 costituiscono la quota europea. A commento dei dati finanziari esposti nel prospetto 1, appare opportuno confermare che gli importi relativi ai pagamenti al 31/12/2015 e gli importi relativi alla certificazione della spesa sono stati allineati entro il 31/3/2017, anche in aderenza alla nota dell'allora Dipartimento per lo sviluppo e la coesione (MiSE) n.1383 del 13/2/2014 di interpretazione del citato Regolamento per la fase di chiusura dei Programmi.

Tale nota richiamava il par. 3.8. (Aiuti di Stato e ammissibilità delle spese) degli Orientamenti sulla chiusura dei Programmi operativi 2007-2013 che, con riferimento ai regimi di aiuto chiariva che “al fine di essere ammissibile, in aggiunta al pagamento effettuato dai beneficiari, il contributo pubblico corrispondente deve essere stato versato ai beneficiari da parte dell'organismo che concede l'aiuto prima della presentazione dei documenti di chiusura e, pertanto, entro il 31/3/2017”.

Nel periodo fra l'1/1/2016 e il 31/3/2017 sono altresì intervenuti pagamenti da parte del livello nazionale per oltre 19,1 milioni, che si sono aggiunti ai 6,1 milioni del periodo antecedente, e sono stati rendicontati quale quota nazionale di cofinanziamento. L'Autorità di gestione ha comunicato che l'importo ammesso dalla Commissione a chiusura della programmazione è stato pari ad un totale di 101.064.768,45 euro di cui 75.798.576,34 euro risorse UE; 17.686.334,48 euro risorse statali e 7.579.857,63 euro risorse regionali.

Indicatori. Con l'intervento in questione, la Regione Campania ha raggiunto una copertura infrastrutturale in linea con i Paesi europei più all'avanguardia, pari al 67% dei cittadini, realizzando, in totale, 6.048 km di rete in fibra ottica con tecniche di scavo poco invasive e a basso impatto ambientale. Il progetto ha coinvolto 155 Comuni (36 in più rispetto ai 119 previsti dal piano originario), con un milione e 147 mila unità immobiliari abilitate alla fornitura di servizi digitali innovativi con connessioni da 30 a 100 Mbps, per un bacino di oltre 2 milioni e 800 mila abitanti. Sono state interessate dall'intervento anche 16 aree industriali e oltre 1400 sedi di pubbliche amministrazioni, con 275 strutture sanitarie e 562 istituti scolastici.

L'Autorità di gestione del progetto ha delegato il MiSE quale Organismo intermedio (OI) responsabile della gestione degli obiettivi, conformemente ai principi di sana gestione finanziaria, buon andamento dell'azione amministrativa e trasparenza. Nell'ambito delle deleghe ad esso conferite, il MiSE ha effettuato, per il tramite della propria società *in-house* Infratel Italia, verifiche tecniche sulla realizzazione delle infrastrutture di rete in fibra ottica, che hanno riscontrato la corrispondenza degli importi rendicontati con la relativa documentazione tecnico/contabile nonché la rispondenza della suddetta documentazione con quanto rilevato *in loco*.

I dati di sintesi risultano dal seguente prospetto:

Prospetto 2 – Indicatori del progetto

	Copertura prevista dal progetto	Risultati Conseguiti
Numero Comuni coperti	119	155
Unità immobiliari abilitate a 30 Mbps	986.314	1.192.741
Popolazione abilitata a 30 Mbps	2.700.592	2.800.000
Unità immobiliari abilitate a 100 Mbps	166.000	176.400
Popolazione abilitata a 100 Mbps	480.000	480.000
Numeri sedi PAC/PAL	1.423	1.285
Numero ospedali strategici	20	20
Numero stimato imprese nelle ASI	1.655	1.655
PoP RIMIC (Point of presence - Rete di Interconnessione Multiservizio Interuniversitaria Campana)	2	2

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

2.2.6 POR Puglia

Tre Grandi progetti completati alla data del 31/3/2017 sono stati finanziati nell'ambito del POR Puglia 2007-2013.

Prospetto 1 – Dati finanziari Grandi progetti completati al 31/3/2017

(euro)

Titolo Grande progetto	Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 1/01/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue		Risorse nazionali			
			Importo	Fonte di finanz.		Importo	Fonte di finanz.			
Ammodernamento rete ferroviaria Ferrovie del sud est	38.892.159	82.645.841	30.046.547	Stab - FdR/Regione	63.848.912	63.848.912			30.046.547	63.848.912
Costruzione in lotti funzionali linea BA-TA	24.284.480	51.604.520	21.943.070	Stab - FdR/Regione	46.629.024	46.629.024			21.943.070	46.629.024
Collegamento ferroviario Aerostazione di Bari Palese con Bari	13.124.800	27.890.200	11.706.784	Stab - FdR/Regione	24.876.915	24.876.915			11.706.784	24.876.915
Tot Por Puglia	76.301.439	162.140.561	63.696.400	-	135.354.851	135.354.851	0		63.696.400	135.354.851

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione POR

2.2.6.1 POR Puglia – Grande progetto “Ammodernamento della rete ferroviaria Ferrovie del sud est (FSE) - Area Salentina”**Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue		Risorse nazionali			
		Importo	Fonte di finanziament		Importo	Fonte di finanz.			
38.892.159	82.645.841	30.046.547	Stato - FdR / Regione	63.848.912	63.848.912	0	-	30.046.547	63.848.912

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Descrizione. Il Grande progetto⁷¹ è inserito nell'Asse V Reti e collegamenti per la mobilità, è stato realizzato da Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici S.r.l. (soggetto beneficiario) e ha interessato quasi tutta la rete ferroviaria del Salento (226 km), comportando la realizzazione di lavori in 59 stazioni, con un bacino di utenti pari a 160.000 abitanti. Gli interventi, in particolare, hanno riguardato la sostituzione della massicciata e dell'armamento ferroviario, l'introduzione di un sistema di controllo automatizzato del traffico e di un sistema automatico per la regolazione del traffico in linea, l'automazione di alcuni passaggi a livello di linea e l'ammodernamento degli esistenti sistemi di segnalamento e sicurezza⁷².

⁷¹ CUP D64F08000020006. Il Grande progetto non ha natura retrospettiva; è un progetto finanziato per la prima volta nell'ambito del POR FESR Puglia 2007-2013.

⁷² Per quanto riguarda, in particolare, i lavori di segnalamento e sicurezza, le opere hanno riguardato sia le linee, sia le stazioni lungo le linee: 1) Martina Franca – Lecce (tratta Francavilla Fontana – Lecce), 2) Novoli – Gagliano, 3) Lecce – Gallipoli, 4) Casarano – Gallipoli, 5) Zollino – Gagliano per complessivi 145 km e 26 Comuni.

Il Grande progetto è stato approvato con decisione C(2013)8360 del 26/11/2013. Il costo totale dell'intervento ammontava a 121.538.000,00 euro. La copertura finanziaria dell'opera è stata garantita interamente con risorse del POR FESR 2007-2013. L'importo certificato alla chiusura del Programma è pari a 93.895.458,78 euro, di cui 63.848.911,97 euro a valere sulla quota di cofinanziamento UE.

La differenza tra l'importo certificato alla chiusura del Programma (93,8 milioni) ed il contributo inizialmente previsto (121,5 milioni) è data in parte da alcune economie conseguite in esito all'espletamento delle procedure di gara e in parte al finanziamento di alcuni interventi legati all'ammodernamento del materiale rotabile a valere su fonti diverse dal POR (risorse nazionali).

In sede di chiusura definitiva del POR Puglia, l'ammontare richiesto a rimborso è stato interamente ammesso dalla Commissione europea.

Cronologia. L'intervento è iniziato a marzo 2012 e si è articolato in lotti funzionali:

- a) Il lotto “Lavori di segnalamento e sicurezza”, collaudato in data 14/5/2015, ha realizzato interventi di segnalamento e sicurezza riguardanti le linee e le stazioni, per complessivi 145 km e 26 Comuni;
- b) Il lotto “soppressione Passaggi a livello e automazione”, collaudato in data 30/10/2015, ha avuto ad oggetto interventi riguardanti le linee e le stazioni, per complessivi 86 km di rete e 19 Comuni;
- c) Il lotto “Rinnovo armamento piazzali tratte Nardò-Gagliano e Maglie-Gagliano”, collaudato in data 14/4/2015, ha avuto a oggetto l'ammodernamento di 22 piazzali di stazione e il rinnovo dei binari per un totale di 12.777 metri lineari;
- d) Il lotto “Rinnovo armamento dei piazzali tratte Nardò-Casarano, Nardò-Zollino e Maglie-Otranto, nonché rinnovo armamento tratta Maglie-Otranto”, collaudato in data 28/1/2015, ha realizzato l'ammodernamento di 17.111 metri lineari di binario e ha consentito un aumento teorico della velocità fino a 120 Km/h. L'intervento ha previsto inoltre l'ammodernamento di 11 piazzali di stazione attraverso il rinnovo dei binari, per un totale di 3.680 metri lineari;
- e) Il lotto “Rinnovo armamento Linea Novoli-Gagliano, tratta Casarano Gagliano”, collaudato in data 23/2/2015, ha previsto l'ammodernamento, attraverso il rinnovo dei binari, della tratta in questione, per un totale di 23.630 metri lineari di binario rinnovato;
- f) Il lotto “Rinnovo armamento Linea Zollino-Gagliano, tratta Maglie-Gagliano”, collaudato in data 23/2/2015, ha riguardato l'ammodernamento, attraverso il rinnovo dei binari della tratta in questione, per un totale di 33.264 metri lineari di binario rinnovato.

Tale opera risulta in linea con le finalità del Piano Regionale di Trasporti che prevede l'adeguamento delle ferrovie locali in funzione di servizi di trasporto metropolitano.

Dal punto di vista della realizzazione fisica, sono state effettuate opere di linea (nuove dorsali e canalizzazioni sulle linee Novoli–Gagliano, Zollino–Gagliano, Maglie–Otranto), e opere di stazione, tra cui si segnalano:

- la realizzazione di 11 nuovi impianti A.C.E.I. (Apparato centrale elettrico a itinerari), in sostituzione degli esistenti impianti comandati a filo, che ha consentito di automatizzare le operazioni nelle stazioni attualmente comandate a mano;
- la costruzione dei nuovi fabbricati nelle stazioni di Campi Salentina ed Andrano per contenere i nuovi apparati A.C.E.I.; mentre nelle altre stazioni sono stati adeguati i fabbricati viaggiatori esistenti per consentire l'installazione dei nuovi impianti;
- la trasformazione in Passaggi a livello di stazione di 26 passaggi a livello di linea.

Le opere previste sono state ultimate e realizzate in coerenza con quanto previsto dagli elaborati progettuali.

Il seguente prospetto illustra gli obiettivi conseguiti.

Prospetto 2 – Indicatori del progetto

Titolo intervento	Indicatore fisico di programma	Programmato	Realizzato	Indicatore fisico core	Programmato	Realizzato
Impianti di segnalamento e sicurezza Sistema 4-II lotto Area Salentina	Km di ferrovie ristrutturate	1 km	1 km	Estensione dell'intervento in lunghezza (km)	1 km	1 km
Ammodernamento della linea ferroviaria, tratta Nardò-Gagliano e Maglie-Gagliano	Km di ferrovie ristrutturate	50 km	50 km	Lunghezza rete oggetto di intervento	50 km	50 km
Ammodernamento della linea ferroviaria Zollino-Gagliano, tratta Maglie-Gagliano	Km di ferrovie ristrutturate	36 km	36 km	Estensione dell'intervento in lunghezza (km)	36 km	36 km
Ammodernamento della linea ferroviaria Novoli-Gagliano, tratta Casarano-Gagliano	Km di ferrovie ristrutturate	24,93 km	24,93 km	Estensione dell'intervento in lunghezza (km)	24,93 km	24,93 km
Ammodernamento linea ferroviaria Maglie-Otranto e rinnovo piazzali Nardò-Casarano e Maglie-Otranto	Km di ferrovie ristrutturate	17,6 km	17,6 km	Estensione dell'intervento in lunghezza (km)	17,6 km	17,6 km
Soppressione PL e miglioramento della sicurezza-Area Salentina	Km di ferrovie ristrutturate	50 km	50 km	Lunghezza rete oggetto di intervento	50 km	50 km

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Per quanto riguarda i risultati raggiunti, l’Autorità di gestione ha comunicato che la realizzazione del Grande progetto ha favorito non solo la sicurezza della circolazione e la velocizzazione delle linee interessate, ma ha anche migliorato indirettamente la sicurezza del traffico stradale e dei cittadini, riducendo l’incertezza e la possibilità di errore umano nei punti di intersezione con la linea ferroviaria, nonché i tempi di attesa per il transito dei convogli sui passaggi a livello. La maggiore frequenza delle corse, inoltre, ha costituito un fattore determinante d’induzione allo spostamento di quote di traffico privato sul vettore pubblico.

2.2.6.2 POR Puglia – Grande progetto “Costruzione in lotti funzionali della linea di trazione elettrica Bari/Taranto”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
24.284.480	51.604.520	21.943.070	Stato - FdR / Regione	46.629.024	46.629.024	0	-	21.943.070	46.629.024

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Descrizione. Il Grande progetto⁷³, inserito nell’Asse V Reti e collegamenti per la mobilità, è stato realizzato da Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici s.r.l., e ha previsto l’elettrificazione della Linea Ferroviaria Mungivacca–Putignano e della tratta ferroviaria Bari–Martina Franca, sulla Linea Ferroviaria Bari–Taranto, per un totale di 121,1 km e la realizzazione di 8 sottostazioni elettriche. L’intervento ha interessato il territorio del capoluogo di regione e dei comuni di Triggiano, Capurso, Noicattaro, Rutigliano, Conversano, Castellana, Putignano, Noci, Alberobello, Locorotondo, Valenzano, Adelfia, Casamassima, Sammichele, Turi, in provincia di Bari e di Martina Franca in provincia di Taranto⁷⁴.

Cronologia. Le opere, avviate nel marzo 2012, sono state completate nell’arco temporale del periodo di programmazione 2007-2013.

⁷³ Il progetto è stato approvato con decisione C(2013)8358 del 25/11/2013, modificata con decisione C(2015) 2402 e con decisione C(2017) 1797. Non si tratta di progetto retrospettivo.

⁷⁴ Le opere sono state realizzate per lotti funzionali, come di seguito descritti: a) lotto1: Bari Centrale - Bari Sud Est – Mungivacca, collaudato in data 23/04/2015, per un totale di 4,320 Km di linea a doppio binario, inclusi gli interventi sui binari di servizio, di interconnessione e di servizio del “Deposito Garage” di Bari Sud-Est; b) lotto 2: Mungivacca - Conversano - Putignano (lato est), collaudato in data 15/3/2017, per un totale di 39,434 Km di linea a singolo binario eccetto la tratta Noicattaro - Rutigliano di 2,798 Km già a doppio binario e la tratta Mungivacca - Casamassima - Putignano (lato ovest), per un totale di 43,412 Km di linea a singolo binario; c) lotto 3: Putignano - Alberobello - Martina Franca, collaudato in data 15/03/2017, per un totale di circa 34,026 Km a singolo binario.

Come chiarito dall'Autorità di gestione, l'elettificazione delle tratte ferroviarie anzidette ha consentito l'impiego di locomotori a propulsione elettrica, determinando un quadruplo ordine di vantaggi:

- maggiore rispetto ambientale, con l'abbattimento dei carichi inquinanti;
- ottimizzazione del servizio, con l'incremento prestazionale dei convogli (gli elettotreni garantiscono infatti notevoli riduzioni dei tempi di percorrenza rispetto agli analoghi convogli diesel);
- con risparmi economici in termini energetici e riduzione dei costi di manutenzione;
- maggior affidabilità del sistema (in quanto il gradiente di affidabilità dei motori elettrici è molto superiore a quello dei propulsori diesel).

Finanziamento. Il costo iniziale dell'intervento ammontava a 75.889.000,00 euro. La copertura finanziaria dell'opera è stata garantita interamente con risorse a valere sul POR FESR Puglia 2007-2013. L'importo certificato alla chiusura del Programma è pari a 68.572.093,92 euro, di cui 46.629.023,87 euro a valere sulla quota di cofinanziamento UE, interamente riconosciuti dalla Commissione europea alla chiusura definitiva della programmazione 2007-2013.

Indicatori. In relazione agli obiettivi conseguiti, l'intervento di elettrificazione della Bari-Taranto ha determinato, per effetto della migliorata *performance* dei treni in termini di riduzione dei tempi di percorrenza e incremento delle frequenze di transito, un forte miglioramento della capacità attrattiva della ferrovia, sia rispetto al trasporto privato che rispetto al trasporto collettivo su gomma, lungo tutto lo sviluppo delle linee interessate. In relazione agli indicatori di risultato, nel corso dei lavori si è registrata una occupazione diretta pari a 787 unità. Come dichiarato da Ferrovie del Sud Est, a lavori ultimati, risultano complessivamente impiegate 30 unità lavorative addizionali.

Per gli indicatori di realizzazione e di risultato con relativi *target* iniziali e finali, l'Autorità di gestione ha comunicato i dati seguenti⁷⁵:

⁷⁵ Seconda integrazione istruttoria: nota prot.165 del 09/03/2020.

2.2.6.3 POR Puglia – Grande progetto “Collegamento ferroviario dell'Aerostazione di Bari-Palese con l'area metropolitana di Bari integrato alla linea della Ferrovia Bari Barletta tra il km 6+050 ed il km 14+865”

Prospetto 2 – Indicatori del progetto

Titolo intervento	Indicatore fisico di programma	Programmato	Realizzato	Indicatore fisico core	Programmato	Realizzato
Costruzione in lotti funzionali della linea di trazione elettrica 3 kvcc della tratta Bari FS-Bari Sud Est-Mungivacca—1° lotto—linea ferroviaria Bari-Taranto	Km di ferrovie ristrutturate	4,30 km	4,30 km	Estensione dell'intervento in lunghezza(Km)	4,30 km	4,30 km
Costruzione in lotti funzionali della linea di trazione elettrica 3KVcc del raddoppio dell'anello ferroviario di Bari 2° lotto—linea ferroviaria Bari—Taranto	Km di ferrovie ristrutturate	83,70 km	83,70 km	Estensione dell'intervento in lunghezza(Km)	83,70 km	83,70 km
Costruzione in lotti funzionali della linea di trazione elettrica 3KVcc della tratta PutignanoMartina Franca 3° lotto—linea ferroviaria Bari-Taranto	Km di ferrovie ristrutturate	35 km	35 km	Estensione dell'intervento in lunghezza(Km)	35 km	35 km

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

2.2.6.3 POR Puglia – Grande progetto “Collegamento ferroviario dell'Aerostazione di Bari-Palese con l'area metropolitana di Bari integrato alla linea della Ferrovia Bari Barletta tra il km 6+050 ed il km 14+865”

Prospetto 1 – Dati finanziari

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/03/2017	Pagamenti nel periodo 01/01/2016 - 31/03/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
13.124.800	27.890.200	11.706.784	Stato - FdR/Regione	24.876.915	24.876.915	0	-	11.706.784	24.876.915

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Descrizione. Il Grande progetto, inserito nell'Asse V Reti e collegamenti per la mobilità, è relativo alla realizzazione di nuovo tracciato ferroviario di trasporto persone lungo 7,7 Km⁷⁶. Esso consiste in una deviazione tra il km 6+050 e il km 14+865 della linea Bari-Barletta, che permette di raggiungere la nuova aerostazione di Bari Palese, con la costruzione di due nuove fermate (Fermata Europa e Fermata Aerostazione), destinate ad assorbire i volumi di utenze dirette a e provenienti dall'aeroporto. La nuova infrastruttura contribuisce a configurare un sistema ramificato di mobilità, integrandosi con l'esistente linea Bari-Barletta della Ferrotramviaria S.p.A. (Ferrovie del Nord Barese), con il collegamento metropolitano con il quartiere S. Paolo-Bari Centrale,

⁷⁶ Trattasi di progetto retrospettivo, rendicontato in overbooking in misura eccedente rispetto alla dotazione dell'Asse.

nonché con gli ulteriori interventi di potenziamento previsti con il Grande progetto di “Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana nord barese”.

L'obiettivo principale dell'intervento è quello di collegare in modo rapido ed efficace l'Aeroporto di Bari, sia ai Comuni del nord barese, serviti direttamente dalle Ferrovie del Nord Barese (Bitonto, Terlizzi, Ruvo, Corato, Andria, Barletta), sia agli altri Comuni dell'area metropolitana e della Regione, tramite gli scambi intermodali (ferro-ferro, gomma-ferro), resi possibili dalla conformazione della linea e dall'interconnessione con altre direttrici di comunicazione. La Ferrotramviaria S.p.A. ha svolto il ruolo di soggetto attuatore.

Finanziamento. Il progetto si configura quale progetto retrospettivo. Il quadro economico dell'intero intervento ammonta a 81,83 milioni di euro, di cui 51,96 per opere civili, armamento e trazione elettrica, 12,99 per impianti di segnalamento e sicurezza ferroviaria e 16,88 per spese generali (spese tecniche, espropriazioni, interferenze, collaudi). La copertura finanziaria dell'opera era inizialmente garantita per: a) 41,01 milioni di euro da fondi nazionali gestiti dalla Regione Puglia (fondi ex lege 211/92 e fondi ex lege 135/97); b) 40,81 milioni di euro a valere su altre fonti (Legge 183/87, Fondi di Riutilizzo PON Trasporti 2000-2006) gestite dal Ministero dei trasporti.

Appare utile ricordare che il Grande progetto era già stato inserito nel PON Trasporti 2000-2006 e poi ritirato, avendo l'Autorità di gestione di tale Programma inserito il progetto tra i riutilizzi. Pertanto, il progetto è stato successivamente finanziato in quota parte dal Ministero dei trasporti con le risorse liberate generate a valle della rendicontazione finale del PON Trasporti 2000-2006 (progetti di riutilizzo).

La Commissione europea ha approvato il contributo finanziario del FESR nel 2015, ritenendo il progetto coerente con le priorità del POR e con le altre politiche dell'Unione⁷⁷. Il contributo del FESR è stato fissato in 25.593.360 euro, a fronte di un importo complessivo di 41.015.000 euro a valere sul POR. L'importo certificato alla chiusura del Programma è pari a 36,58 milioni di euro, di cui 24,87 milioni rappresentano la quota europea. Tale importo è stato interamente riconosciuto dalla Commissione europea alla chiusura definitiva della programmazione 2007-2013.

Cronologia. I lavori hanno avuto inizio nel maggio 2009.

Con Determinazione n. 242 del 22.10.2012, il Servizio Reti e Infrastrutture per la Mobilità ha acquisito al PO FESR 2007-2013 l'intervento per un importo pari a 41.015.000,00 euro. Il distacco temporale dal 2012 fino alla data della Decisione, sopravvenuta soltanto a giugno 2015, è stato causato dai tempi necessari per le verifiche legate alla sussistenza dei requisiti relativi alla natura di Grande progetto.

⁷⁷ Commissione europea, Decisione C(2015) 4508 del 30/6/2015.

Il nuovo collegamento ferroviario è stato aperto al pubblico il 20/7/2013, mentre il certificato di collaudo tecnico-amministrativo è stato emesso in data 15/2/2019.

Indicatori. Per quanto riguarda gli indicatori di realizzazione, l'Autorità di gestione ha comunicato i seguenti *target* iniziali e finali⁷⁸.

Prospetto 3 – Indicatori del progetto

Titolo intervento	Indicatore fisico di programma	Programmato	Realizzato	Indicatore fisico core	Programmato	Realizzato
Collegamento Bari-Aeroporto	Estensione infrastrutture	8 km	8 km	Estensione dell'intervento in lunghezza(Km)	8 km	8 km

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Con riferimento agli obiettivi conseguiti, l'Autorità di gestione ha comunicato i seguenti indicatori di risultato finale:

- realizzazione della deviazione di 7,7 km di linea ferroviaria a doppio binario quale deviazione della linea Bari-Barletta;
- realizzazione di due nuove stazioni: Europa e Aerostazione;
- servizi di treno, in media, ogni 35 minuti (63 treni giornalieri a servizio della Fermata Aeroporto in giorno feriali “standard”; 46 treni giornalieri a servizio della Fermata Aeroporto in giorno festivo “standard”); 430.298 viaggiatori/anno con origine/destinazione Fermata Aeroporto; 81,11% di utenti soddisfatti (indagine su intera rete ferroviaria gestita da Ferrotramviaria S.p.A.)⁷⁹;
- riduzione dei tempi di percorrenza rispetto allo scenario precedente alla realizzazione dell'opera;
- creazione di 400 nuovi posti di lavoro durante la fase di costruzione e di 27 posti di lavoro addizionali durante la fase operativa.

Una quantificazione della popolazione beneficiaria può essere effettuata sulla base dei dati ISTAT relativi al censimento 2001 che attribuisce all'area di influenza del Grande progetto (Comuni di Bari, Bitonto, Terlizzi, Ruvo di Puglia, Corato, Andria, Barletta) una popolazione di 659.452 unità. L'utenza beneficiaria dell'intervento è tuttavia superiore, se rapportata al quadro programmatico delle opere del Grande progetto di “Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana nord-barese”, in quanto consente di raggiungere tramite ferrovia lo stesso aeroporto sia dal nord che dal sud della Puglia,

⁷⁸ Seconda integrazione istruttoria: nota prot.165 del 09/3/2020.

⁷⁹ I dati relativi al servizio ferroviario sulla nuova infrastruttura sono riferiti all'anno 2019.

allargando il bacino di utenza alla popolazione dell'intera regione, nonché di quelle limitrofe.

Nel prospetto che segue sono riportati i principali indicatori trasportistici caratterizzanti la nuova infrastruttura nel periodo che va da luglio 2013 (data di apertura al pubblico esercizio) al 31/12/2019.

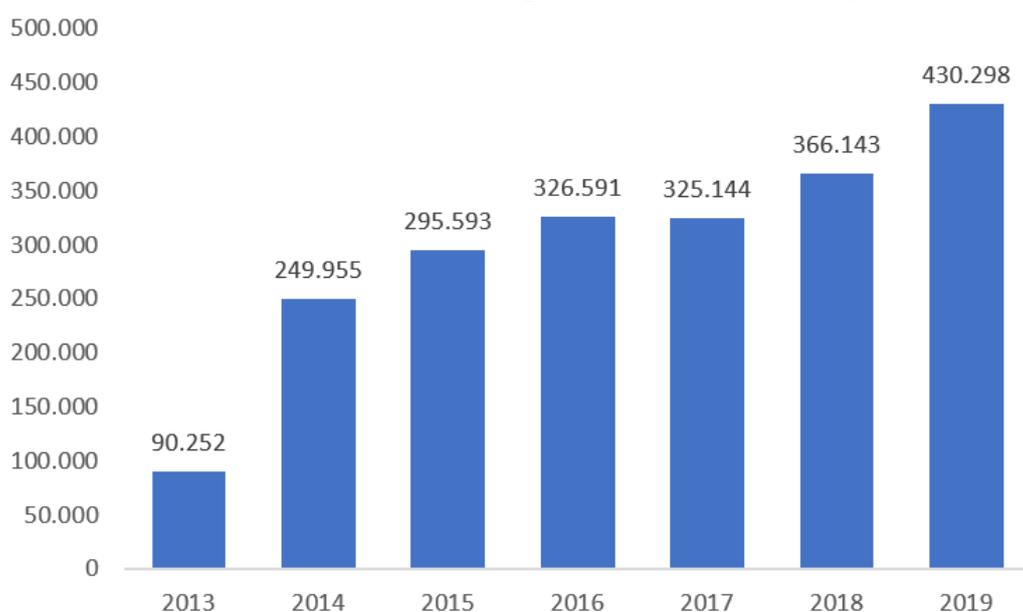
Prospetto 2 – Principali indicatori trasportistici da luglio 2013 a dicembre 2019

Anno	Treni giornalieri (giorno standard)		Viaggiatori			Treni km effettuati per anno	Viaggiatori km per anno
	giorno feriale	giorno festivo	origine Aeroporto	destinazione e Aeroporto	Totale		
2013	82	46	48.002	42.250	90.252	659.972,33	1.729.442,00
2014	82	46	124.005	125.950	249.955	1.395.023,52	4.728.183,00
2015	82	46	140.739	154.854	295.593	1.408.118,22	5.463.159,00
2016	82	46	154.210	172.381	326.591	1.257.339,35	5.059.137,00
2017	80	46	149.955	175.189	325.144	786.106,17	3.767.116,00
2018	76	46	172.465	193.678	366.143	825.603,36	4.043.007,00
2019	63	46	201.842	228.456	430.298	756.907,18	4.716.981,00

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Il grafico che segue rappresenta l'incremento del totale annuo dei viaggiatori aventi come origine/destinazione la fermata Aeroporto con riferimento al medesimo periodo.

Grafico 1 – Numero annuo di viaggiatori aventi per origine e/o destinazione la fermata Aeroporto (da luglio 2013 a dicembre 2019)



Fonte: Autorità di gestione

Altri obiettivi socio-economici del progetto possono essere individuati nel contributo al raggiungimento degli obiettivi europei e nazionali in tema di sicurezza stradale, emissioni inquinanti e sonore, consumi energetici e congestione viaria, comportando vantaggi in termini di inquinamento (atmosferico ed acustico), riduzione dell'incidentalità, riduzione dei costi di produzione del trasporto privato, nonché incremento del tempo risparmiato per gli spostamenti.

2.2.7 POR Calabria

Per quanto attiene al POR Calabria FESR 2007-2013, sono stati tre i Grandi progetti conclusi entro la data del 31/3/2017.

Prospetto 1 – Dati finanziari dei Grandi progetti completati al 31/3/2017

(euro)

Titolo Grande Progetto	Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017 *		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura*	
	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue		Risorse Ue	Risorse nazionali			
			Importo	Fonte di finanz.				Importo			Fonte di finanz.
Banda ultra-larga e sviluppo digitale in Calabria	16.250.000	48.750.000	15.771.879	FdR	47.315.637	47.260.512	0		15.771.879	47.260.512	
ANAS 01 - tratto S.S. 106 Jonica	65.500.000	196.500.000	65.500.000	Risorse ANAS	196.500.000	196.500.000			65.500.000	196.500.000	
Intervento di potenziamento infrastrutturale e tecnologico fra Settignano e Catanzaro Lido sulla linea ferroviaria Lamezia Terme -	9.900.768	29.702.305	8.973.336	Risorse R.F.I.	26.920.007	26.920.007	0		8.973.336	26.920.007	
totale POR Calabria	91.650.768	274.952.305	90.245.215	-	270.735.644	270.680.519	0	-	90.245.215	270.680.519	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Importo ammesso dalla Commissione europea in fase di pre-chiusura della programmazione: dati in corso di accettazione

2.2.7.1 POR Calabria – Grande progetto “Banda ultra-larga e sviluppo digitale in Calabria” (aiuto di Stato)

Il Grande progetto è inserito nell'Asse I Ricerca scientifica, innovazione tecnologica e società dell'informazione.

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura	
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue		Risorse Ue	Risorse nazionali			
		Importo	Fonte di finanz.				Importo			Fonte di finanz.
16.250.000	48.750.000	15.771.879	FdR	47.315.637	47.260.512	0	-	15.771.879	47.260.511	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Importo ammesso dalla Commissione europea in fase di pre-chiusura della programmazione: dati in corso di accettazione

Descrizione. Il Grande progetto “Banda ultra-larga e sviluppo digitale in Calabria”⁸⁰ è stato definito in coerenza con gli obiettivi dell'Agenda digitale europea e con il documento "Piano strategico Banda ultra larga" del Ministero dello sviluppo economico, che costituisce il quadro di riferimento per gli interventi di infrastrutturazione con reti a fibra ottica volti a ridurre il divario digitale.

L'intervento prevede la realizzazione di infrastrutture di posa (cavidotti) e di portanti (cavi) ottici per consentire agli operatori dei sistemi di telecomunicazione di fornire accesso alla banda larga e ultra-larga. L'infrastruttura utilizza un'architettura di rete neutrale e aperta, così da consentire a tutti gli operatori di fornire i propri servizi senza vincoli nella scelta delle tecnologie

Il modello di intervento è quello del "modello incentivo", che prevede il finanziamento pubblico di una parte dell'opera nelle aree in cui il cd. "fallimento del mercato" determinerebbe la carenza di investimenti privati. Il finanziamento pubblico va pertanto a integrare il mancato recupero dei costi da parte dell'operatore di telecomunicazioni, derivante dallo squilibrio tra investimenti realizzati e ricavi conseguiti in un arco temporale determinato. Il finanziamento massimo previsto non può superare il 70% del costo totale dell'investimento.

Il beneficiario si è impegnato all'applicazione della clausola di "*claw back*", che prevede il recupero delle somme ottenute a titolo di finanziamento per il caso di un'eventuale sovra-compensazione⁸¹.

In ordine a tali verifiche, l'Autorità di gestione ha comunicato che ad oggi, non sono noti i dati relativi al monitoraggio *ex post* dei meccanismi di *claw back*⁸², né è stata inviata dal gestore dell'infrastruttura alcuna relazione finale. Si è riservata di trasmettere le informazioni al riguardo non appena le stesse saranno acquisite.

Cronologia e Finanziamento. Il progetto è stato approvato dalla Commissione europea con decisione C(2014)7991 del 29/10/2014. L'intervento ha un valore complessivo di oltre 101,6 milioni, di cui 65,5 milioni a valere sul POR 2007-2013 e la quota restante resa disponibile dal soggetto privato beneficiario dell'aiuto. A seguito

⁸⁰ CUP: B59D13000260004. Il Grande progetto non ha natura retrospettiva.

⁸¹ Nell'ambito del “Piano Strategico Banda Ultralarga: Implementare le infrastrutture di rete caratteristiche e modalità attuative”, in ordine alle verifiche *ex post* delle condizioni di applicabilità della clausola “*claw back*”, è previsto che ogni sei mesi il gestore dell'infrastruttura riferisca al MiSE sull'esecuzione e sulla realizzazione del progetto, nonché sui costi dell'attività sovvenzionata esplicitando dettagliatamente gli indicatori. Il Ministero analizza tali dati in base alla formula definita nel Progetto Strategico nel paragrafo 5.5 “*claw-back*”. Nello stesso Piano è previsto che al termine del quadriennio, l'operatore privato sia tenuto alla restituzione del contributo pubblico laddove i ricavi derivanti dall'attività superino la soglia definita nel bando di gara. Il relativo tasso di remunerazione è definito sulla base del WACC (Weighted Average Cost of Capital o Costo medio ponderato del capitale), concordato con l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM). Il profitto in eccesso viene recuperato in proporzione all'intensità dell'aiuto.

⁸² Le informazioni sono desumibili dalla relazione di monitoraggio sui servizi di connettività a banda ultra-larga nelle aree oggetto di intervento ad incentivo, pubblicata il 31/1/2018 da AGCOM (soggetto individuato dal Piano per il monitoraggio del meccanismo di *claw-back*) in attuazione della delibera 646/16/CONS.

dell'Accordo, siglato il 13 dicembre 2013, sono state attribuite al Ministero per lo sviluppo economico le funzioni di Organismo intermedio. Attraverso la propria società *in-house* Infratel S.p.A., è stata avviata la procedura di evidenza pubblica che ha individuato in Telecom Italia S.p.A. l'operatore economico incaricato di realizzare l'intervento⁸³. Telecom Italia è proprietaria della nuova infrastruttura.

L'intervento è stato ultimato nel settembre 2015, entro i termini contrattuali previsti, con una spesa complessiva rendicontata pari a 63.014.015,39 euro. Il costo a carico del soggetto privato è ammontato a 36.614.000 euro.

Per effetto della proposta di pre-chiusura, trasmessa dai competenti servizi della Commissione europea con nota Ares (2020) prot. n.7606863 del 15 dicembre 2020, sostanzialmente accettata dalla Regione Calabria, si può confermare che l'importo comunitario ammesso a chiusura della programmazione ammonta ad euro 47.260.511,54 (pari al 75% del totale delle spese certificate nella Domanda di pagamento finale e riconosciute ammissibili che assommano a 63.014.015,39 euro al netto del ritiro di 73.501,00 euro effettuato sulla base degli esiti delle verifiche condotte dall'Autorità di audit).

Indicatori. Per quanto attiene agli indicatori di realizzazione, l'Autorità di gestione ha comunicato che il progetto in questione ha garantito la connessione a 30 mega per i territori di 233 comuni (10 in più delle previsioni progettuali). Risulta inoltre, dal Rapporto finale di esecuzione 2007-2013, che sono stati connessi in fibra ottica 3.987 armadi di distribuzione.

Per quanto attiene agli indicatori di risultato, l'Autorità di gestione ha dichiarato che tutti gli edifici pubblici ricadenti nel territorio dei comuni interessati all'intervento sono stati dotati di connessione a 100 mega; inoltre, 796.133 unità immobiliari e 1.308.269 abitanti sono stati dotati di connessione fino a 30 Mbps. I dati relativi ai *target* iniziali e finali di tali indicatori non sono stati forniti, pertanto non è possibile stabilire se essi siano stati soddisfatti o meno, ad eccezione dell'indicatore relativo al numero di comuni per i quali è stata garantita la connessione a 30 mega, in relazione al quale l'Autorità di gestione ha comunicato il superamento delle previsioni inizialmente fissate.

In termini di obiettivi raggiunti, l'Autorità di gestione ha segnalato che il progetto ha determinato l'incremento del grado di utilizzo di Internet da parte sia delle imprese che delle famiglie. In particolare, per quanto riguarda il grado di utilizzo di Internet da parte delle imprese, si è registrato un costante incremento, che ha portato tale valore dal 22,9% del 2014 al 44,5% nel 2019. Con riferimento al grado di utilizzo di Internet nelle

⁸³ Un Accordo di programma con gli Enti interessati all'attuazione del Grande progetto in questione ha consentito di accelerare le procedure per acquisizione dei visti/pareri funzionali alla realizzazione delle opere da parte del soggetto beneficiario (DPGR n.117 del 19/11/2014).

famiglie, il valore è passato dal 48,3% del 2014 al 62,2% del 2019. Infine, anche per quanto attiene al tipo di connessione con cui le famiglie hanno accesso a Internet, si è registrato un costante incremento dell'utilizzo della connessione a banda larga, passato dal 53% circa del 2014 al 67% circa del 2019.

2.2.7.2 POR Calabria – Grande progetto “S.S. 106 Jonica”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/03/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue (*)
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
65.500.000	196.500.000	65.500.000	Risorse ANAS	196.500.000	196.500.000	0	-	65.500.000	196.500.000

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Importo ammesso dalla Commissione europea in fase di pre-chiusura della programmazione: dati in corso di accettazione

Descrizione. Il Grande progetto “S.S. 106 Jonica”⁸⁴ insiste sull’Asse VI Reti e collegamenti per la mobilità. Esso è realizzato da ANAS S.P.A. - Compartimento della viabilità per la Calabria ed è inserito in un più ampio quadro, finalizzato al rafforzamento dell’ossatura portante della rete di grande viabilità locale e nazionale, comprendente la nuova S.S. 106 Jonica (per i collegamenti Nord-Sud) ed il prolungamento della S.S. 280 “dei Due Mari” (per i collegamenti Est-Ovest), i cui lavori del valore complessivo di 1,4 miliardi non sono ancora realizzati. L’Autorità di gestione ha, tuttavia, rappresentato di disporre solo delle informazioni attinenti ai tre lotti (A, B e C) rendicontati sul POR Calabria FESR 2007-2013, completati ed in uso

Complessivamente, il progetto ha interessato circa 22 km, di cui 17 della S.S. 106 Jonica e 5 della S.S. 280, con la realizzazione di 7 svincoli a livelli sfalsati, 11 gallerie a doppia canna e 12 viadotti a doppia carreggiata.

Cronologia. Gli interventi infrastrutturali previsti dal Grande progetto sono stati avviati nel giugno 2005 e completati nel mese di dicembre 2014.

⁸⁴CUP: F91B04000250001. Il nome completo del Grande progetto è il seguente: “ANAS 01 - Lavori di costruzione della E90 - tratto SS106 Jonica dallo svincolo di Squillace (km 178+350) allo svincolo di Simeri Crichi (km 191+500) e lavori di prolungamento della S.S. 280 dei Due Mari dallo svincolo San Sinato allo svincolo di Germaneto. Lotti funzionali A (Svincolo Germaneto – S.S. 280 fino alla rotonda dell’Università), B (Galleria Bellino fino allo svincolo di Simeri Crichi) e lotto funzionale C”. Come meglio spiegato nel testo, si tratta di un progetto retrospettivo.

Il progetto in questione è un progetto retrospettivo ed è stato inserito tardivamente nella programmazione 2007-2013 al fine di tenere fermi gli obiettivi di spesa prefissati e scongiurare il rischio di incorrere nel disimpegno automatico delle risorse rimaste inutilizzate.

In un primo momento, con decisione comunitaria C(2014) 749 del 12/2/14, era stata approvata l'inclusione nel POR dei lotti funzionali A e B del cosiddetto Megalotto n.2, per un importo complessivo di 74 milioni di euro. Successivamente, in data 30 novembre 2015, a seguito delle intese intercorse con i Servizi della Commissione, l'Autorità di gestione ha trasmesso una nuova scheda che estendeva l'inclusione nel POR anche al lotto funzionale C. La scheda rimodulata, per un importo complessivo pari a 262 milioni, è stata approvata dai Servizi della Commissione europea con decisione C(2016)8744 del 13/12/2016.

Finanziamento. Il costo ammissibile dell'investimento, come approvato dalla Commissione, è stato di 262 milioni di euro, di cui 196,5 milioni hanno costituito la quota di cofinanziamento europeo (interamente certificata alla data della chiusura del ciclo). Ulteriori 65,6 milioni provengono dal Fondo di rotazione e dalla Regione a titolo di quota di cofinanziamento nazionale. Il progetto ha altresì previsto risorse private per un totale di 38,8 milioni, che hanno portato ad oltre 300,7 milioni il totale dei pagamenti effettuati.

Indicatori. Il Rapporto finale di esecuzione 2007-2013 riporta i seguenti valori finali relativi agli indicatori di realizzazione:

- a) Lunghezza complessiva: 22,42 Km;
- b) Lunghezza nuovi tratti ammodernati: 12,49 Km;
- c) Lunghezza nuovi tratti in galleria: 4,54 Km;
- d) Nuovi svincoli: 3;
- e) Piazzole di sosta: 4.

I valori finali relativi agli indicatori di risultato sono, invece, i seguenti:

- a) Intervallo di velocità di progetto da 70-120 km/h;
- b) Popolazione beneficiaria complessiva: 150.000 individui, di cui 94.000 residenti nel comune di Catanzaro.

In assenza dei valori iniziali attesi, non è tuttavia possibile trarre conclusioni in merito al raggiungimento dei *target* prefissati; si ritiene che l'assenza di *target* iniziali sia conseguenza della natura retrospettiva del progetto in questione.

Secondo quanto comunicato dall'Autorità di gestione, il Grande progetto in questione ha contribuito al raggiungimento dei “*core indicators*” complessivi del POR relativamente al settore stradale, in particolare:

- a) numero di progetti (trasporti) - *core indicator* 13: 33 progetti nel 2015 (a fronte di un valore inizialmente previsto di 38)⁸⁵;
- b) Km di nuove strade – *core indicator* 14: 45,04 km nel 2015 (a fronte del *target* iniziale di 12,5).

Inoltre, la realizzazione dell'infrastruttura “S.S. 106” ha consentito di completare la connessione alla rete TEN-T, garantendo accessibilità e connettività in favore degli utenti.

Non sono stati forniti dati relativi all'effettivo grado di utilizzo dell'infrastruttura; tuttavia, l'Autorità di gestione ha evidenziato il decremento del numero di incidenti stradali sulle progressive chilometriche della “S.S. 106” nel periodo 2008-2018 (fonte ACI-ISTAT 2020). La realizzazione dell'intervento in questione ha ridotto anche i flussi di traffico della vecchia strada provinciale S.P. 41, ad una carreggiata e senza possibilità di sorpasso, che rappresentava la principale via d'accesso verso Catanzaro, riducendo contestualmente il numero di incidenti e il costo sociale sostenuto dalla collettività. Con riferimento alla “S.S. 106”, in particolare, il guadagno in termini di costo sociale è stato stimato tra 204.634,00 e 1.715.000,00 euro, valori riferiti rispettivamente ad incidente “non grave” ed “incidente grave” (MIT, 2017).

2.2.7.3 POR Calabria – Grande progetto “Intervento di potenziamento infrastrutturale e tecnologico fra Settingiano e Catanzaro Lido sulla linea Lamezia Terme - Catanzaro Lido”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue (*)
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
9.900.768	29.702.305	8.973.336	Risorse R.F.I.	26.920.007	26.920.007	0	-	8.973.336	26.920.007

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Importo ammesso dalla Commissione europea in fase di pre-chiusura della programmazione: dati in corso di accettazione

Descrizione. Il Grande progetto⁸⁶, inserito nell'Asse VI Reti e collegamenti per la mobilità, è parte del più ampio collegamento Lamezia Terme-Catanzaro Lido, che unisce la Direttrice Tirrenica Roma-Reggio Calabria con la linea Ionica Metaponto-Reggio

⁸⁵ L'Autorità di gestione ha comunicato che tra il 2014 e il 2015 si è registrato un decremento di 11 unità nel numero di progetti di trasporto (tale numero era pari a 44 nel 2014, quindi al di sopra del valore-obiettivo), causato dall'esclusione di taluni progetti dal POR Calabria FESR 2007-2013, operata in accordo con la Commissione europea.

⁸⁶ CUP: J91H01000320008. Si tratta di un progetto retrospettivo.

Calabria. Prima dell'intervento, la linea, utilizzata prevalentemente per traffici passeggeri regionali, si sviluppava per 46,3 km, di cui 29,4 km nella tratta Lamezia Terme-Settingiano e 16,9 km nella tratta Settingiano-Catanzaro Lido. La variante di tracciato ha consentito di ridurre la lunghezza della linea di circa 3 km, con l'eliminazione di una parte di tracciato particolarmente tortuosa e con pendenze molto elevate.

Sotto il profilo tecnico, con l'intervento sono state realizzate, fra l'altro:

- opere civili consistenti in 3 nuove gallerie, 8 viadotti ferroviari e 2 ponti in acciaio;
- opere di viabilità con lavorazioni per la sistemazione di interferenze stradali e problematiche viarie;
- varie opere di attrezzaggio tecnologico con lavori di sistemazione dell'armamento di tutta la tratta⁸⁷.

Cronologia. La scheda Grande progetto, trasmessa in data 30 settembre 2015, è stata approvata dai Servizi della Commissione europea con decisione C(2016)2133 *final* del 19/4/2016. L'inizio dei lavori si colloca in data 3 agosto 2005, e l'ultimazione dei lavori al mese di agosto 2012. Anche tale progetto, pertanto, è un progetto retrospettivo, inserito nell'ambito della programmazione 2007-2013 in epoca successiva al suo completamento, al fine di tenere fermi gli obiettivi di spesa prefissati, esposti al rischio del disimpegno automatico delle risorse non utilizzate nei termini impartiti dalla tempistica europea.

Finanziamento. Il costo pubblico ammesso a finanziamento è prossimo ai 40 milioni. Sulla base dei dati riportati nell'ultima versione del formulario, poi approvato dalla citata decisione, sezione H.2 "*Totale delle risorse previste e contributo previsto dei Fondi*" (pag. 37), il valore complessivo del progetto ammonta ad euro 39.603.073 per una quota comunitaria di 29.702.305 (pari al 75%). Il soggetto beneficiario è RFI. Per effetto della proposta di pre-chiusura, trasmessa dai competenti servizi della Commissione europea con nota Ares (2020) prot. n.7606863 del 15 dicembre 2020, sostanzialmente accettata dalla Regione Calabria, si può confermare che l'importo comunitario ammesso a chiusura della programmazione ammonta a 26.920.007,03 euro (pari al 75% del totale delle spese certificate nella domanda di pagamento finale e riconosciute ammissibili che, come già precisato, assommano a 35.893.342,70 euro).

⁸⁷ Più in dettaglio, sono state impiegate rotaie del tipo 60.UNI e traverse in "precompresso"; sono state realizzate opere nella nuova stazione di Catanzaro ed è stato assicurato il completo rifacimento dei marciapiedi nella stazione di Catanzaro Lido; è stato realizzato il nuovo apparato centrale di Catanzaro L. (per l'inserimento della variante Catanzaro L. — Settingiano sulla radice Sud e per la velocizzazione degli scambi), sono stati infine realizzati sistemi di informazione al pubblico, impianti di sicurezza e di supervisione, ed è stata installata una rete di cavi finalizzati alla piena funzionalità della tratta.

Indicatori. Dal Rapporto finale di esecuzione 2007-2013 gli indicatori di realizzazione del Grande progetto sono i seguenti: a) lunghezza del tracciato: 3 km; b) nuove gallerie: 3; c) nuovi viadotti: 8.

Gli indicatori di risultato sono, invece, i seguenti: a) velocità massima del tracciato: aumento di 50 km/h; b) pendenza: 6°/00; c) popolazione beneficiaria complessiva: 161.000 abitanti.

Mancano tuttavia i dati relativi ai *target* prefissati. Si ritiene che l'assenza di *target* iniziali sia conseguenza della natura retrospettiva del progetto in questione.

L'Autorità di gestione ha comunicato che l'inclusione del Grande progetto nel POR Calabria FESR 2007-2013 è stata fondamentale per il raggiungimento dell'indicatore complessivo del POR relativo al settore ferroviario (*core indicator* 19), ovvero 59,6 km di ferrovie ristrutturate nel periodo di programmazione.

Infine, sempre secondo gli elementi forniti dall'Autorità di gestione, la realizzazione dell'intervento ha consentito di completare la connessione alla rete TEN-T, nonché ai poli Università, Ospedale e Cittadella Regionale. La stessa Autorità, tuttavia, non dispone di dati relativi all'effettivo grado di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

2.2.8 POR Sicilia

Per quanto attiene al POR Sicilia FESR 2007-2013, sono stati quattro i Grandi progetti conclusi entro la data del 31/3/2017.

2.2.8.1 POR Sicilia – Grande progetto “Itinerario AG/CL - A19 - 1° tratto - Progetto di adeguamento a 4 corsie della S.S. 640 di Porto Empedocle nel tratto dal km 9+800 al km 44+400”

Prospetto 1 – Dati finanziari dei Grandi progetti completati al 31/3/2017

(euro)

PO	Titolo Grande progetto	Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
		Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
				Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
POR Sicilia	Itinerario AG/CL - A19 - 1° tratto - S.S. 640 di Porto Empedocle	106.639.000	319.917.002	131.072.101	FdR L. 183/1987 Del. CIPE 156/2005	279.552.588	279.552.588	5.707.737	Del. CIPE 156/2005 Contr. programma ANAS 2012 Contr. programma ANAS 2013	136.779.838	n.d.
	Sistema Tram Città di Palermo	34.332.915	102.998.746	157.747.114	FdR L. 183/1987 L.211/1992; L.341/1995; L.641/1996 Comune di Palermo	102.998.746	102.998.746	6.459.081	L.211/1992; L.341/1995; L.641/1996 Comune di Palermo Amat Palermo	164.206.195	n.d.
	Ferrovia Circumetnea: completamento tratte urbane	29.577.243	88.731.727	36.563.460	FdR L. 183/1987 Legge 211/1992	82.893.991	82.893.991	21.437.838	Legge 211/1992	58.001.298	n.d.
	Rifacimento Acquedotto Montescuro Ovest	6.655.024	19.965.074	22.953.976	FdR L. 183/1987 Del. CIPE 36/2002 - Quota E4 - Regioni Mezzogiorno Del. CIPE 88/2006 (MIT) D.lgs. 96/1993	19.965.074	19.965.074	29.891.242	Del. CIPE 36/2002 - Quota E4 - Regioni Mezzogiorno Del. CIPE 88/2006 (MIT) D.lgs. 96/1993	52.845.218	n.d.
Totale		177.204.182	531.612.549	348.336.650		485.410.398	485.410.398	63.495.898		411.832.548	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su Autorità di gestione

2.2.8.1 POR Sicilia – Grande progetto “Itinerario AG/CL - A19 - 1° tratto - Progetto di adeguamento a 4 corsie della S.S. 640 di Porto Empedocle nel tratto dal km 9+800 al km 44+400”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 1/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue (*)
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
106.639.000	319.917.002	131.072.101	Quota IGRUE Delibera CIPE 156/2005	279.552.588	279.552.588	5.707.737	Delibera CIPE 156/2005 Contratto di programma ANAS 2012	136.779.838	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Il dato definitivo sarà noto soltanto con l'approvazione definitiva della documentazione di chiusura.

Descrizione. Il Grande progetto è inserito nell'Asse I Reti e collegamenti per la mobilità. L'intervento⁸⁸ ha ad oggetto l'ammodernamento di una parte della S.S. 640 di Porto Empedocle, con un tracciato che si sviluppa per 34 km e in buona parte utilizza il

⁸⁸ CUP: F91B09000070001. Si tratta di un progetto di natura retrospettiva.

sedime esistente. L'opera ha previsto 8 svincoli a livelli sfalsati lungo il percorso, ed una rete di viabilità secondaria per connettere l'asse di progetto alla rete viaria esistente. Le opere più importanti sono costituite dai viadotti (con impalcato misto acciaio - calcestruzzo e in cemento armato precompresso), sulla viabilità sia principale che secondaria e da una galleria artificiale, oltre a cavalcavia, sottovia, tombini e muri di sostegno⁸⁹.

Finanziamento. Trattasi di un progetto retrospettivo, previsto nell'ambito dell'Accordo di Programma quadro "Trasporto Stradale", del 28/12/2006, che costituisce lo strumento con il quale il Ministero per lo sviluppo economico, il Ministero delle infrastrutture, la Regione siciliana e l'ANAS hanno concordato gli obiettivi per il conseguimento delle politiche di trasporto stradale. L'intervento in questione era in origine finanziato per un importo massimo complessivo di 545.050.789,54 euro, di cui 326.822.923,94 euro ex FAS Regionali, 172.727.865,60 euro ex FAS Nazionali e 45.500.000,00 euro a valere sui Contratti di programma ANAS 2012 e 2013.

Successivamente, la Commissione europea, con decisione 8127 C(2012) del 14/11/2012, ha approvato il contributo finanziario del FESR al Grande progetto in parola, fissandolo in 319.917.002 euro, a fronte di un importo totale ammesso a finanziamento pari a 426.556.002 euro.

Il Grande progetto è stato finanziato come segue: 279.552.587,81 euro a valere sul Fondo FESR; 93.184.195,94 euro a valere sulle risorse nazionali gestite dall'IGRUE; 172.314.005,80 euro a valere su altre risorse nazionali (Delibera Cipe 156/2005, Contratto di Programma ANAS 2012, Contratto di Programma ANAS 2013)

I pagamenti a valere sulle risorse FESR 2007-2013 sono stati pari a 279.552.587,81 euro al 31/12/2015, mentre i pagamenti su risorse nazionali sono stati pari a 131.072.100,57 euro. Sono stati certificati complessivamente 372.736.783,74 euro, di cui 279.552.587,81 euro a carico del FESR (nei limiti dell'importo complessivo della decisione della Commissione, pari come detto a euro 426.556.002).

Cronologia. L'inizio dei lavori si situa nel febbraio 2009. La fine, inizialmente prevista per inizi 2012, è stata in realtà spostata al 28/3/2017, e nella stessa data si è proceduto alla totale apertura al traffico del lotto. Per quanto riguarda il collaudo tecnico-amministrativo dell'opera, la visita finale si è svolta il 5 agosto 2019; tuttavia, la conclusione delle procedure era prevista dal beneficiario ANAS entro il 2020, per la necessità di sostituire alcuni componenti della Commissione di collaudo.

⁸⁹ Più in dettaglio, si riportano le caratteristiche tecniche principali: lunghezza dell'asse principale: 31,2 km; lunghezza della viabilità complementare: 44 km; viadotti e cavalcavia: n° 28 per un totale di 6,2 km; gallerie artificiali: n° 1 per un totale di circa 95 m; n° 8 svincoli a livelli sfalsati; n° 1 rotonda a inizio lotto dell'asse principale di progetto.

La suddetta scadenza non è stata, però, rispettata e le procedure di collaudo risultano attualmente in corso e si prevede la chiusura delle stesse nel primo semestre del 2021.

Indicatori. Con riferimento agli indicatori, l'Autorità di gestione ha comunicato quanto segue:

- indicatori di realizzazione:
- estensione dell'intervento in lunghezza (km) previsto: 31,2;
- estensione dell'intervento in lunghezza (km) realizzato/concluso: 29,80;
- indicatori di risultato:
- giornate/uomo attivate in fase cantiere previsto: 900.000;
- giornate/uomo attivate in fase cantiere realizzato/concluso: 1.075.846.

Secondo le dichiarazioni dell'Autorità di gestione, la realizzazione dell'opera ha comportato un significativo miglioramento del livello dei servizi di trasporto e mobilità, migliorando la sicurezza e diminuendo i tempi di percorrenza.

In ordine agli obiettivi conseguiti, l'Autorità di gestione ha comunicato che l'infrastruttura svolge un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico della zona, in relazione agli scambi commerciali tra i comuni della Sicilia Centro-Meridionale e degli stessi con l'intero territorio Regionale e Nazionale (tramite l'Autostrada PA-CT, il porto di Catania, il porto di Palermo e lo stretto di Messina), e collega importanti centri di attrazione turistica di valenza internazionale con la restante viabilità principale e con gli aeroporti di Catania e Palermo. Risulta essere, inoltre, un'importante arteria di completamento dell'anello viario per i porti di Catania, Gela e Augusta già inseriti nella rete “TEN”, ed essa stessa è stata inserita nella rete “TEN-T Comprehensive”.

La nuova S.S. 640 consente anche di rafforzare le connessioni tra la rete “TEN-T Core” e le aree produttive agricole e rurali di prossimità, stimolando la competitività produttiva e commerciale dei territori, fortemente penalizzati per le distanze esistenti tra i mercati di approvvigionamento delle materie prime e i mercati di sbocco delle produzioni agricole – altamente deperibili – e di quelle agroalimentari.

2.2.8.2 POR Sicilia – Grande progetto “Sistema Tram Città di Palermo”**Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento**		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/01/2016 - 31/03/2017	Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura	
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue (*)
		Importo	Fonte di finanziamento			Importo	Fonte di finanziamento		
34.332.915	102.998.746	157.747.114	Cofinanziamento IGRUE Legge 211/1992 Legge 341/1995 Legge 641/1996 Comune di Palermo Risorse Amat	102.998.746	102.998.746	6.459.081	Legge 211/1992 Legge 341/1995 Legge 641/1996 Comune di Palermo Risorse Amat Palermo S.p.a	164.206.195	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Il dato definitivo sarà noto soltanto con l'approvazione definitiva della documentazione di chiusura.

(**) Le quote di cofinanziamento nazionale ed Ue riportate nelle prime due colonne si riferiscono alla decisione C(2013)8913, che ha modificato la precedente decisione C(2011)7834, innalzando il tasso di cofinanziamento europeo dal 50% al 75%.

Descrizione. Il Grande progetto è inserito nell'Asse I Reti e collegamenti per la mobilità⁹⁰. L'intervento ha previsto la realizzazione di 3 linee tranviarie confluenti dalla periferia di Palermo al centro della città, per una lunghezza complessiva di oltre 18,3 km (Stazione Centrale-Roccella, Stazione Notarbartolo-Borgo Nuovo/CEP, Stazione Notarbartolo/Circonvallazione), con 44 fermate (compresi 5 terminal), 2 depositi (Roccella e Leonardo da Vinci), e con l'acquisto di 17 veicoli per il trasporto passeggeri.

Finanziamento. Come comunicato dall'Autorità di gestione, il Grande progetto si configura quale retrospettivo, essendo stato previsto dapprima nel 3° Atto integrativo dell'Accordo di Programma quadro per il trasporto ferroviario dell'11/12/2009, e successivamente ammesso al finanziamento del POR 2007-2013 con decisione del 2011⁹¹, per un importo complessivo di 137.331.661,00 euro, di cui 68.665.830 euro di quota FESR, a fronte di un costo complessivo dell'opera pari a 322.548.122,94 euro (somme del Comune di Palermo e fonti statali ex legge 641/96, legge 341/95, legge 211/92)⁹². Con successiva decisione C(2013) 8913, che ha innalzato il tasso di cofinanziamento europeo dal 50% al 75%, le quote nazionali e Ue sono state rideterminate rispettivamente in 34.332.915,25 euro e 102.998.745,75 euro, a parità di importo complessivo.

In sintesi, il Grande progetto è stato finanziato come segue: 102.998.745,75 euro a valere sul Fondo FESR; 34.332.915,25 euro a valere sulle risorse nazionali gestite

⁹⁰ CUP: D91I05000010005. L'Autorità di gestione ha comunicato che, in merito al Tram di Palermo, si rappresenta che lo stesso, pur essendo ricompreso nell'APQ Trasporto ferroviario e finanziato con risorse nazionali, non era inserito nel POR Sicilia 2000-2006. L'intervento è stato finanziato esclusivamente con risorse comunitarie del PO FESR 2007-2013 e con altre risorse nazionali.

⁹¹ Decisione della Commissione europea C(2011) 7834 dell'11/11/2011.

⁹² Il costo restante ("Sistema Tram Palermo - Fase II", per la realizzazione di tre tratte tranviarie con importo di 198.872.027 euro) è oggi coperto dal FSC con risorse interamente nazionali. Al 31/10/2020 i pagamenti per la Fase II ammontavano a 12.045.445,10 euro (fonte: Opencoessione).

dall'IGRUE; 172.314.005,80 euro a valere su altre risorse nazionali (Legge 211/1992, Legge 341/1995, Legge 641/1996, Risorse comunali, Risorse private AMAT S.p.A.)

Con delibera di Giunta n. 1518 del 29/6/2015 si è preso atto della perizia di variante tecnica con modifiche e integrazioni, senza aumento di spesa e introduzioni di variazioni sostanziali. Al 31/3/2017 sono stati certificati al programma 137.331.661,00 euro, di cui 102.998.745,75 euro a carico del FESR (pari all'importo massimo della decisione sulla scheda Grande progetto), a fronte di pagamenti immessi a sistema, al 31.12.2015, per 172.075.844,82 euro, comprensivi delle risorse nazionali, UE e Amat (per 18 milioni). I pagamenti rendicontabili al 31/12/2015 a titolo di risorse nazionali comprendono anche un importo di oltre 87,7 milioni originariamente a carico del Comune di Palermo (soggetto programmatore e beneficiario). Le somme di competenza del Comune che saranno riconosciute dalla Commissione in sede di chiusura definitiva verranno rese disponibili per la riprogrammazione nell'ambito dell'APQ Trasporto Ferroviario (è previsto l'acquisto di materiale rotabile che consentirà un rafforzamento del servizio sulle linee tranviarie già costruite).

Cronologia. I lavori, iniziati nel giugno 2006, sono stati ultimati il 17 dicembre 2015 (la fine prevista era originariamente il 30 giugno 2012), e le linee tranviarie sono in esercizio dal 30 dicembre 2015. È inoltre prevista una fase II, finanziata dal FSC per un importo di oltre 190 milioni. I lavori avranno inizio nel marzo 2021. La fine è prevista per aprile 2026.

Prospetto 2 – Indicatori

Tipo indicatore	Indicatore	Baseline	Target	Valore conseguito
Risultato	Occupati, studenti e scolari, utenti di mezzi pubblici sul totale delle persone che si sono spostate per motivi di lavoro e di studio che hanno usato mezzi di trasporto (%). Fonte: ISTAT	17,5 al 2006	30	11,4 al 2018 15,6 nel RAE al 2014
Risultato	Popolazione aggiuntiva servita da trasporti urbani migliorati (N) (core indicator n° 22)	0	85.000	88.500
Realizzazione	Tratte di rete di trasporto realizzata	0	35 km	26,3
Indicatore di realizzazione specifico	Realizzazione di linea tranviaria a doppio binario su corsie protette	0	15 Km	15 Km

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Com'è possibile notare, l'indicatore di risultato riferito agli utenti che si spostano con mezzi pubblici mostra un chiaro peggioramento complessivo per la Sicilia rispetto al valore baseline, passando dal 17,5% del 2006 al 15,4% del 2014 (valore presente nel Rapporto finale di esecuzione) all'11,4% del 2018, a fronte di un *target* del 30%. Al riguardo, si ricorda che il sistema tranviario avrebbe dovuto integrarsi con altri due

interventi infrastrutturali: il raddoppio del passante ferroviario della città di Palermo⁹³, per la connessione dell'area metropolitana con l'aeroporto internazionale “Falcone e Borsellino”, e il completamento dell'anello ferroviario della città per il collegamento con il centro città, le stazioni ferroviarie ed il porto. Il piano di integrazione modale tra questi diversi sistemi di trasporto avrebbe avuto nella Stazione di Notarbartolo la principale stazione di interscambio. Il mancato completamento del disegno complessivo in cui avrebbe dovuto inserirsi il sistema tranviario (in particolare, il mancato completamento dell'anello ferroviario, rimasto bloccato per anni e ripreso solo di recente, con una prospettiva di conclusione dei lavori al 2022 e fondi provenienti da risorse nazionali di cui alla Legge 211/1992, Risorse liberate della POR Sicilia 2000-2006 e dal PO FESR 2014-2020) può spiegare un utilizzo del sistema tranviario inferiore alle attese.

In proposito, l'Autorità di gestione ha comunicato che il Grande progetto ha comunque avuto il merito di moderare il *trend* negativo dell'indicatore, che coglie l'andamento complessivo regionale. Infatti, secondo le informazioni del Rapporto Finale di esecuzione 2007-2013, i dati imputabili al solo Grande progetto evidenziano come esso abbia contribuito al raggiungimento del *target* di Programma relativo alla popolazione aggiuntiva servita da trasporti urbani, con un incremento di 46.200 utenti e al *target* di Km di tratte di trasporto realizzati con 16,3 Km. L'indicatore di realizzazione specifico del Grande progetto prevedeva la realizzazione di 15 km di linea tranviaria a doppio binario su corsie protette, per cui tale *target* è stato più che raggiunto.

Per quanto attiene all'impatto del Grande progetto sul contesto territoriale, l'Autorità di gestione ha dichiarato che nel 2016 si sono registrate circa 1,5 milioni di obliteratezioni a bordo delle tre linee, valore cui va aggiunto il numero di passeggeri in possesso di abbonamento e di quelli in possesso di altri titoli obliterate sulle linee dei bus. Inoltre, dal 2016, sulle tre linee realizzate sono in esercizio tutti i 17 tram di cui è dotata la rete, con una percorrenza di circa 900.000 km (l'anno).

Il potenziamento della rete di trasporto pubblico e l'aumento dell'offerta con veicoli a basse emissioni⁹⁴ hanno prodotto un effetto di riduzione del traffico privato (non misurato).

Infine, l'Autorità di gestione ha comunicato i seguenti ulteriori vantaggi ottenuti con l'intervento in parola:

- interscambio modale auto, bus e treno, anche attraverso i parcheggi già realizzati con altre risorse finanziarie;

⁹³ Cfr. paragrafo 4.2.6.2.

⁹⁴ Il sistema tranviario richiede il 90% in meno di sforzo motorio rispetto al classico trasporto su pneumatici ed è totalmente elettrico (fonte: Autorità di gestione).

2.2.8.3 POR Sicilia – Grande progetto “Prolungamento dell'attuale tratta ferroviaria circumetnea nell'ambito territoriale della città metropolitana di Catania – Tratta Urbana Galatea - Giovanni XXIII, Giovanni XXIII - Stesicoro, Borgo - Nesima, Nesima - Mi

- accesso per i passeggeri a ridotta mobilità, con un'area riservata all'interno del veicolo con sistemi di sicurezza all'avanguardia e dispositivi audiovisivi per fornire informazioni e assistenza ai passeggeri, in tempo reale;
- ottimizzazione degli spazi urbani, in quanto ciascun convoglio di 32 metri può trasportare 200 passeggeri, al pari di due bus snodati o di 174 automobili.

2.2.8.3 POR Sicilia – Grande progetto “Prolungamento dell'attuale tratta ferroviaria circumetnea nell'ambito territoriale della città metropolitana di Catania – Tratta Urbana Galatea - Giovanni XXIII, Giovanni XXIII - Stesicoro, Borgo - Nesima, Nesima - Misterbianco centro”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo o finale dei pagamenti	Importo riconosciuto o alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue (**)
		Importo (*)	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
29.577.243	88.731.727	36.563.460	Cofinanziamenti IGRUE Legge 211/92	82.893.991	82.893.991	21.437.838	Legge 211/92	58.001.298	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) di cui 27.626.444,76 euro a valere sulle risorse nazionali gestite dall'IGRUE

(**) Il dato definitivo sarà noto soltanto con l'approvazione definitiva della documentazione di chiusura.

Descrizione. Il Grande progetto, inserito nell'Asse I Reti e collegamenti per la mobilità, è costituito dal prolungamento dell'attuale tratta di linea ferroviaria metropolitana della Ferrovia Circumetnea in esercizio all'interno del centro urbano di Catania. Il progetto complessivo prevedeva la realizzazione di quattro tratte funzionali di linea ferroviaria in galleria con caratteristiche di metropolitana, aventi una lunghezza complessiva di 9,0 km, in aggiunta ai 3,8 km di linea esistenti (il finanziamento non ha coperto la tratta Nesima-Misterbianco centro). Sono state realizzate tre tratte metropolitane, per una lunghezza complessiva di 5,1 Km di tracciato in galleria a doppio binario, compresa la realizzazione di 6 stazioni.

Finanziamento. Come comunicato dall'Autorità di gestione, il Grande progetto in questione⁹⁵ era già stato inserito nella programmazione comunitaria 2000-2006 per un importo di oltre 160 milioni. Considerato che alla chiusura di tale programmazione le opere non risultavano compiute (essendo stati certificati soltanto 23.766.469,64 euro relativi alla realizzazione delle opere civili delle tre tratte urbane), l'intervento è stato posto a cavallo con il POR FESR Sicilia 2007-2013. Il contributo del POR Sicilia 2007-

⁹⁵ Delibera Giunta regionale 299 SEG/DIR. del 27/6/2002, opera prevista nell'Accordo di programma quadro per il trasporto ferroviario, sottoscritto in data 5/10/2001.

2013 al finanziamento del Grande progetto è stato approvato con decisione della Commissione europea C(2013) 7937, per un importo di 118.308.970,51 euro, di cui 88.731.727,00 euro di quota FESR.

Nel periodo 2007-2013, il Grande progetto si è composto di 5 interventi, di cui tre riferiti alle opere civili (a cavallo tra le due programmazioni) e due riferiti alle opere di completamento (nativi POR 2007-2013). Il costo complessivo è pari a 184.539.004,03 euro (il costo non coperto con risorse POR, pari a 110,5 milioni, è stato assicurato con i Fondi della Legge 211/1992 assegnati al beneficiario Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea)⁹⁶. Il progetto, pertanto, è stato finanziato come segue: 82.879.334,27 euro a valere sul Fondo FESR; 27.626.444,76 euro a valere sulle risorse nazionali gestite dall'IGRUE; 73.037.796,97 euro a valere su altre risorse nazionali (Legge 211/1992).

Nel corso della realizzazione, non sono stati rispettati i cronoprogrammi di alcune delle opere previste, ciò che non ha consentito il mantenimento delle previsioni di spesa alla data del 31/12/2015. A tale proposito, l'Autorità di gestione ha specificato che i ritardi nella realizzazione degli interventi discendono principalmente da criticità legate a motivi giudiziari, che hanno riguardato la Società esecutrice degli interventi relativi alle Opere di Completamento tratta Galatea-Giovanni XXIII, delle Opere civili tratta Giovanni XXIII - Stesicoro e delle opere civili tratta Borgo-Nesima. Il fallimento della Società non ha consentito un regolare andamento delle lavorazioni, oltre a comportare la necessità di approvare alcune varianti. Tali ritardi hanno determinato la necessità di procedere ad una rimodulazione degli importi dei cinque interventi⁹⁷, per un totale di circa 110,5 milioni.

Il progetto è stato completato ed è in uso. In particolare, le tratte Giovanni XXIII–Stesicoro e Galatea-Stesicoro sono entrate in esercizio a far data dal 20/12/2016, mentre la tratta Borgo – Nesima è entrata in esercizio il 31/3/2017.

Indicatori. L'Autorità di gestione ha comunicato i dati relativi agli indicatori dell'intero Programma operativo, come riportati nel prospetto sottostante (asse 1, obiettivo operativo 1.3.1), mettendo in evidenza il contributo che il Grande progetto vi ha apportato.

⁹⁶ Con delibera Giunta regionale 3397/Serv. 11 del 30/12/2013, è stato disposto il finanziamento del Grande progetto a valere sulle risorse della Linea d'intervento 1.3.1.1. del PO FESR Sicilia 2007-2013, per un importo di 118.308.970,00 euro. Gli impegni di spesa sono stati disposti con i seguenti provvedimenti: delibera Giunta regionale 3346 del 03/12/2014, Opere di Completamento tratta Galatea-Giovanni XXIII, 19.060.000,00 euro; delibera Giunta regionale 3347 del 03/12/2014, Opere di Completamento tratta Borgo-Nesima, 11.045.000,00 euro; delibera Giunta regionale 3451 del 17/12/2014, Opere civili tratta Borgo-Nesima, 61.341.465,72 euro; delibera Giunta regionale 3452 del 17/12/2014, Opere civili tratta Galatea-Giovanni XXIII, 65.300,28 euro; delibera Giunta regionale 3453 del 17/12/2014, Opere civili tratta Giovanni XXIII-Stesicoro, 26.797.204,00 euro. Il totale degli impegni ammonta a oltre 184 milioni.

⁹⁷ Con delibera Giunta regionale 002311 del 29/09/2016, si è proceduto a rimodulare gli importi di cinque interventi per un importo complessivo di 110.525.321,61 euro.

Prospetto 2 – Indicatori

Tipo indicatore	Indicatore	Baseline	Target	Valore conseguito
Impatto	Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia Non associabile			
Risultato	Occupati, studenti e scolari, utenti di mezzi pubblici sul totale delle persone che si sono spostate per motivi di lavoro e di studio che hanno usato mezzi di trasporto (%). Fonte: ISTAT	17,5 al 2006	30	11,4 al 2018 15,6 nel RAE al 2014
Risultato	Popolazione aggiuntiva servita da trasporti urbani migliorati (N) (core indicator n° 22)	0	85.000	88.500
Realizzazione	Tratte di rete di trasporto realizzata	0	35 km	26,3
Realizzazione	KM di nuove ferrovie (core indicator n. 17)	0	7	5,1
Indicatore di realizzazione specifico	Km di metropolitana sotterranea realizzati	0	5	5

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

L'Autorità di gestione ha comunicato che il Grande progetto Ferrovia Circumetnea ha avuto un ruolo positivo sull'indicatore di risultato riferito agli utenti che si spostano con mezzi pubblici, attenuandone il trend in calo (dal 17,5% nel 2006 all'11,4% nel 2018).

In termini di popolazione aggiuntiva servita da trasporti urbani migliorati, il Grande progetto ha contribuito con 42.300 utenti aggiuntivi (fonte: Rapporto finale di esecuzione 2007-2013), mentre, in termini di chilometri di nuove ferrovie, esso ha contribuito con 5,1 km. Gli indicatori di realizzazione specifici di questo Grande progetto, ossia “Km di metropolitana sotterranea realizzati”, con *target* pari a 5, e “numero di stazioni realizzate”, con *target* 6, sono stati entrambi soddisfatti⁹⁸.

Per quanto attiene all'impatto generale del Grande progetto sul sistema catanese, è stato comunicato quanto segue:

- la realizzazione dell'intervento in parola ha consentito di deviare parzialmente verso i servizi di trasporto pubblico la domanda di mobilità dell'area metropolitana di Catania e della fascia pedemontana etnea a nord-ovest della città, con conseguenti miglioramenti anche a livello di qualità ambientale;

⁹⁸ L'Autorità di gestione ha tuttavia segnalato che la realizzazione di 5,1 km di nuove ferrovie non ha garantito il raggiungimento del *target* complessivo del Programma, pari a 7, poiché nel 2015 è stato disposto il ritiro dal POR FESR 2007-2013 del Grande progetto “Anello ferroviario di Palermo”, la cui attuazione è stata poi prevista sul POR FESR 2014-2020. La scheda Grande progetto dell'Anello Ferroviario di Palermo è attualmente in corso di definizione da parte del beneficiario Comune di Palermo e sarà presentata alla Commissione per l'approvazione nel primo semestre 2021. Il dispositivo di finanziamento sul PO FESR 2014-2020 sarà assunto dopo l'approvazione da parte della Commissione ma, comunque, l'intervento è già inserito nell'Elenco dei Grandi Progetti di cui alla Tab. 12 dello stesso PO.

- tale rete metropolitana rappresenta il mezzo più efficace per trasportare intensi volumi di traffico (15.000 passeggeri per ora contro i 2.000 del bus o i 4.000 del tram) con un'elevata velocità commerciale (35 km/h contro i 12 dell'autobus e i 18 del tram), un'elevata frequenza (15-20 corse, a regime, in un un'ora contro le 6 del bus o le 10 del tram) e un'assoluta regolarità e puntualità del servizio;
- l'intervento consente un miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'intero sistema di trasporto individuale e collettivo nella città di Catania.

Con riferimento alla Ferrovia circumetnea, si segnala l'esistenza di una Indagine di soddisfazione del cliente, condotta dall'Università degli Studi di Catania per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, con riferimento ai dati del 2019, che fa seguito ad una precedente indagine del 2018.

2.2.8.4 POR Sicilia – Grande progetto “Rifacimento Acquedotto Montescuro Ovest”

Prospetto 1 – Dati finanziari

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017	Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura	
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue (*)
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
6.655.024	19.965.074	22.953.976	Cofinanziamento IGRUE Delibera CIPE N. 36 del 2002 - Quota E4 - Regioni Mezzogiorno Delibera CIPE N. 88 del 2006 (MIT) D lgs 96/1993	19.965.074	19.965.074	29.891.242	Delibera CIPE N. 36 del 2002 - Quota E4 - Regioni Mezzogiorno Delibera CIPE N. 88 del 2006 (MIT) D lgs 96/1993	52.845.218	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Il dato definitivo sarà noto soltanto con l'approvazione definitiva della documentazione di chiusura.

Descrizione. Il Grande progetto dell'Acquedotto di Montescuro Ovest, inserito nell'Asse II Uso efficiente delle risorse naturali, è finalizzato a rendere più efficace ed efficiente l'approvvigionamento idrico in Sicilia occidentale. L'opera ha interessato 24 Comuni nelle 3 province di Agrigento, Palermo e Trapani, con un bacino di utenza di circa 290.000 abitanti. L'area era servita da un'infrastruttura idrica carente, obsoleta e caratterizzata dalla presenza di disservizi e dispersioni nell'erogazione. L'intervento ha permesso di realizzare due direttrici di erogazione idrica: il ramo basso che segue il vecchio tracciato dell'acquedotto, costruito negli anni '20 e ormai usurato, e il ramo alto, consistente in una nuova linea che convoglia le acque del potabilizzatore di Sambuca e parte delle acque delle sorgenti dei monti Sicani, per le utenze del basso trapanese e dei comuni di Alcamo, Salemi e Castellammare.

Cronologia. Il progetto per il rifacimento dell'acquedotto Montescuro Ovest è un progetto retrospettivo⁹⁹, già imputato anche al POR 2000-2006, e successivamente trasferito nel POR FESR 2007-2013, nel 2009.

L'iter amministrativo ha avuto origine nel 2001, con l'inserimento dell'intervento tra quelli di cui alla Tabella A dell'Accordo di programma quadro sulle risorse idriche del 5/10/2001, per un fabbisogno finanziario stimato di 61,9 milioni di euro¹⁰⁰.

Il progetto per il rifacimento dell'acquedotto è stato approvato con ordinanza del Commissario delegato per l'emergenza idrica in Sicilia n. 47 del 19/1/2006, per un importo complessivo di 86.202.404,32 euro. Il costo dell'intervento, come confermato con delibera di Giunta n. 1238 del 25/7/2013, era ripartito tra le seguenti fonti finanziarie: 42.989.799,37 euro a carico della delibera CIPE n. 36/2002; 20.410.252,62 euro a carico della delibera CIPE n. 88/2006; 4.210.904,33 euro a carico del decreto legislativo n. 96/1993; 18.592.448,37 euro a carico di Siciliacque S.p.A. Tale società è partecipata al 75% dalla società privata Idrosicilia S.p.A. e al 25% dalla Regione siciliana. La stessa società gestisce il servizio di fornitura idrica all'ingrosso, in base alla Convenzione sottoscritta in data 20/4/2004, ed è stata designata come il soggetto attuatore dell'intervento, ivi comprese le procedure di affidamento.

Nel 2007, a seguito di gara d'appalto per pubblico incanto, Siciliacque ha aggiudicato in via definitiva il servizio di direzione lavori, misure e contabilità e coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, mentre nel 2008 si è conclusa la gara per la progettazione esecutiva, l'espletamento delle procedure espropriative e l'esecuzione dei lavori. Tuttavia, nel 2010, in seguito alla comunicazione da parte della Prefettura di Roma della sussistenza di situazioni relative a tentativi di infiltrazione mafiosa a carico della società aggiudicataria dei lavori, Siciliacque comunicò la risoluzione del contratto di appalto, ai sensi della clausola risolutiva espressa prevista al

⁹⁹ CUP: J15F04000050004. Si tratta di un progetto retrospettivo. Si tratta di un progetto avviato nel ciclo di programmazione 2000-2006 con risorse nazionali.

¹⁰⁰ Sulla scorta della convenzione del 13 maggio 2002, di affidamento a Sogesid S.p.A. (società di ingegneria in house del Ministero dell'Ambiente e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) delle attività di supporto alla Regione siciliana per l'attuazione degli interventi di interesse regionale ai sensi della l.rn. 10/1999, il progetto preliminare è stato redatto dalla stessa Sogesid s.p.a. nel maggio 2003. Il progetto è stato verificato dal RUP in data 5/8/2003, e sottoposto all'esame della Commissione regionale dei LL.PP. che, a seguito della Conferenza dei servizi di cui all'art. 7 bis comma 21 della legge 109/94, recepita in Sicilia con l.r. 7/2002, lo ha licenziato con parere n. 14 del 24/9/2003 e 8/10/2003, recante le linee di indirizzo per le successive fasi progettuali. Con decreto Commissariale 1461 del 18/10/2004 il progetto preliminare veniva approvato in linea amministrativa per un importo complessivo di 82.120.232,47 euro di cui 60.880.924,86 euro per lavori e 21.239.307,61 euro per somme a disposizione dell'amministrazione. Il CIPE, con delibera n.114 del 20/12/2004, ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare per il rifacimento dell'acquedotto Montescuro Ovest per un importo di 82.120.232,00 euro, concedendo il contributo di 20.537.985,00 euro.

Il progetto definitivo è stato redatto da Sogesid S.p.a. nel 2005. Il progetto è stato validato dal RUP con verbale del 20/9/2005, ed approvato dalla Commissione regionale dei LL.PP. con parere n. 54, reso nelle adunanze del 21/9/2005, del 10/11/2005 e del 21/12/2005. Con verbale del 19/1/2006 il RUP ha completato il processo di validazione.

riguardo dall'art. 27 del contratto stesso. La risoluzione venne ritenuta legittima dal Consiglio di stato.

La Stazione Appaltante ha pertanto proceduto allo scorrimento della graduatoria degli offerenti di gara, proponendo alla seconda in graduatoria il subentro per il completamento delle prestazioni contrattuali residue (lavori e procedure d'esproprio e/o asservimento), agli stessi prezzi e condizioni offerti dall'originario aggiudicatario, ed un nuovo cronoprogramma contrattuale. I lavori di costruzione sono iniziati a marzo 2009, sono stati ultimati in data 10 marzo 2017 (oltre 6 anni dopo la fine prevista che si collocava al gennaio 2011) e il certificato di collaudo dei lavori è stato emesso in data 26 luglio 2018.

Finanziamento. Il costo complessivo dell'intervento, come da D.D.G. 1356 del 4/11/2019, ammonta, a seguito di numerose varianti, a 72.810.291,17 euro, di cui 54.217.842,80 euro di quota pubblica (comprensiva di 19.965.074 euro di finanziamento FESR, 6.655.024 di cofinanziamento IGRUE e 27.597.744,8 a valere su altre fonti pubbliche) e 18.592.448,37 euro di quota Siciliacque S.p.A. Pertanto, la spesa rendicontabile a carico del POR FESR Sicilia 2007/2013 ammonta in totale a 26.620.098 euro mentre restano a carico di fonti nazionali (pubbliche e private) le altre spese incorse fino al 31/12/2015 e nel periodo 1/1/2016-31/3/2017, per un totale di 46.190.193,05 euro.

Indicatori. L'Autorità di gestione ha comunicato i dati relativi agli indicatori del Programma operativo (asse 2, obiettivo operativo 2.2.2), come riportati nel prospetto sottostante:

Prospetto 2 – Indicatori

Tipo indicatore	Indicatore	Baseline	Target	Valore conseguito
Impatto	Acqua erogata sul totale dell'acqua immessa nelle reti di distribuzione comunale (%). Fonte: DPS-ISTAT	68,7% al 2003	75%	La serie storica è stata rivista dall'Istat per cui il baseline nella serie corretta è 35,6% mentre il valore conseguito nel 2015 è pari al 50%
Risultato	Popolazione aggiuntiva servita da impianti di depurazione delle acque reflue (N) (core indicator n° 26)	0	500.000	615.949
Risultato	Riduzione addizionale delle perdite (%)	0	10%	14,4% al 2015 (valore resosi disponibile dopo il RAE)
Realizzazione	Lunghezza reti sovrabito realizzate/adequate	0	250 km	298
Realizzazione	Incremento capacità di potabilizzazione	0	300 L/s	300
Realizzazione	Impianti di accumulo ripristinati	0	ND	1
Indicatore di realizzazione specifico	Km di adduttore principale	0	130	130
Indicatore di realizzazione specifico	Km di condotte secondarie realizzate	0	70	70

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

In proposito, l’Autorità di gestione ha dichiarato che il contributo del nuovo acquedotto all’indicatore di impatto relativo all’efficienza nella distribuzione dell’acqua è stato determinante nel progresso verso il *target* di Programma. Anche l’indicatore relativo alla popolazione aggiuntiva servita da impianti di depurazione delle acque reflue è stato raggiunto e superato grazie all’attuazione di questo Grande progetto, ammontando la popolazione supplementare servita dall’acquedotto a circa 287.788 abitanti.

In termini realizzativi, attraverso l’intervento in parola sono stati realizzati circa 200 km di nuove condotte, di cui 130 km di adduttore principale e 70 km di condotte secondarie, con una distribuzione di risorsa idrica pari a circa 15 milioni di metri cubi/anno, che hanno contribuito al raggiungimento degli indicatori di realizzazione associati all’obiettivo operativo. Infine, gli indicatori di realizzazione specifici del Grande progetto, ossia “Km di adduttore principale”, con *target* 130, e “Km di condotte secondarie realizzate”, con *target* 70, sono stati entrambi conseguiti.

Per quanto riguarda l’impatto della realizzazione dell’intervento, l’Autorità di gestione ha evidenziato che l’acquedotto di nuova realizzazione costituisce l’asse portante di trasferimento delle risorse idriche nel territorio centro occidentale dell’isola (province di Palermo ed Agrigento), al servizio di un bacino di utenza che interessa, soprattutto, il territorio dell’Ambito territoriale ottimale (ATO) di Trapani, dove i deficit idrici sono consistenti e, in misura minore, l’utenza degli ATO di Palermo ed Agrigento. Esso permette, infine, l’interconnessione con i grandi adduttori esistenti nella provincia di Trapani (Acquedotto Bresciana, Acquedotto Dammusi- Trapani, Acquedotto Dissalata da Nubia) per l’aumento della resilienza del sistema di approvvigionamento della provincia di Trapani.

I principali risultati ottenuti si possono così sintetizzare: a) riduzione delle dispersioni di risorsa idrica (vecchio impianto 30%; nuovo impianto 2-3%), con un risparmio di risorsa pari a 1,9 milioni mc/anno; b) risparmio economico quantificabile in 17 milioni l’anno, poiché l’acquedotto, convogliando 4 milioni di metri cubi/anno di acqua pura da sorgente e circa 11 milioni di metri cubi di acqua prelevata dal serbatoio artificiale Garcia, con potabilizzazione a valle, ha sostituito circa 8 milioni di metri cubi/anno di risorse idriche garantiti dal Dissalatore di Trapani, con più elevati costi di produzione di acqua dissalata, oltre a una riduzione di CO2 equivalente (carbon footprint) pari a 1,5 KgCO2/mcH2O (recupero per l’ambiente) ed un aumento della qualità della risorsa distribuita (da acqua dissalata ad uso di fonti convenzionali); d) riduzione dei costi di manutenzione; e) riduzione dei disservizi causati da guasti a condotte ed impianti, salva una quota definita “fisiologica”; f) aumento della capacità rispetto al vecchio sistema (+35% della possibilità di veicolazione della risorsa in termini di portata).

Il rapporto di monitoraggio civico pubblicato sul sito Monithon.it evidenzia tuttavia due punti di debolezza: il primo si riferisce alla limitata capacità dell'infrastruttura riguardo ad un eventuale inserimento di nuove fonti idriche sul ramo alto; il secondo si riferisce al limitato beneficio per l'utente finale, in quanto le reti di distribuzione a livello comunale sono ancora obsolete e mal gestite.

Obiettivo Competitività (POR)

2.2.9 POR Lombardia

2.2.9.1 POR Lombardia – Grande progetto “Diffusione di servizi a Banda Larga nelle aree in *digital divide* ed in fallimento di mercato della Regione Lombardia” (aiuto di Stato)

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento (*)		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
24.747.600	16.252.400	24.218.818	POR FESR	15.903.088	16.137.974	357.708	POR FESR	24.576.526	16.137.974

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) La tabella riporta l'importo ammesso a cofinanziamento come rideterminato a seguito della rimodulazione del piano finanziario, che ha spostato 21 milioni di risorse dal FSC al POR.

Descrizione. Nel periodo di programmazione 2007-2013, la Regione Lombardia è intervenuta nello sviluppo delle reti a banda larga sul territorio regionale attraverso la realizzazione di un Grande progetto¹⁰¹, per la diffusione del servizio di connettività Internet a Banda Larga nei territori identificati in “*digital divide*” (707 Comuni). L'intervento è inserito nell'Asse I Innovazione ed economia della conoscenza.

Finanziamento. Il finanziamento originario prevedeva risorse del POR FESR per 20 milioni (a valere sull'Asse I) in sinergia con risorse FAS (oggi FSC), per 21 milioni di euro, a fronte di un investimento complessivo finale di 81,4 milioni. Tuttavia, il cofinanziamento nazionale FSC non è stato poi confermato, in ragione dei molteplici “tagli” effettuati dal Governo sulla dotazione finanziaria dei programmi FSC. Per tale motivo, nel corso del 2013 si è resa necessaria una rimodulazione del piano finanziario del progetto, che ha riallocato sul POR FESR 2007-2013 i 21 milioni originariamente

¹⁰¹ CUP: E45C10002490005 CCI 2010 IT 162 PR 001. Il Grande progetto non si configura quale progetto retrospettivo.

previsti a carico del FSC. Il POR ha quindi riprogrammato il proprio impegno finanziario totale in 41 milioni di euro¹⁰².

La spesa pubblica finale, certificata interamente su risorse del POR, è stata di 40.714.500,00 euro, a fronte di un valore finanziario dell'investimento dall'operatore pari a 81.429.000,00 euro.

Alla chiusura della programmazione 2007-2013, la Commissione europea ha riconosciuto l'ammissibilità dell'intera quota UE (FESR) per il Grande progetto, pari a 16.137.974 euro¹⁰³.

Cronologia. L'idea di attivare un Grande progetto sull'obiettivo operativo 1.2.2. (Sostegno alla società dell'informazione in aree affette da *digital divide*) sviluppando la Linea di intervento 1.2.2.1, finalizzata alla riduzione del *digital divide* territoriale mediante la realizzazione di reti di comunicazione a banda larga, si è fatta strada nel 2009. Ciò ha comportato:

- la necessità di attivare la procedura di notifica di aiuto di Stato alla Commissione, validata ufficialmente il 28 ottobre 2009, a conclusione della fase di pre-notifica svoltasi in negoziato con la DG Concorrenza della Commissione. L'8 febbraio 2010 la Commissione ha comunicato di aver approvato la notifica con decisione C(2010)888 – Aiuto di stato n. 596/2009 “Riduzione del divario digitale in Lombardia”;
- la necessaria modifica al testo del POR, che non prevedeva la realizzazione di Grandi progetti sulla Linea di intervento interessata. Tale modifica è stata approvata dal Comitato di Sorveglianza nel novembre 2009 e poi approvata con decisione C(2010) n. 1575 del 15 marzo 2010 dalla Commissione europea;
- l'attivazione dell'iter per ottenere la conferma del sostegno europeo al Grande progetto. La procedura si è conclusa con la decisione C(2011) 1771 del 16 marzo 2011 di approvazione del Grande progetto. A fine 2010 è stato individuato, mediante avviso pubblico, l'operatore di telecomunicazione cui affidare, mediante convenzione, la realizzazione dell'intervento (Telecom Italia S.P.A.), ed è stato contestualmente selezionato un *advisor* per lo svolgimento di un'attività di monitoraggio tecnico-amministrativo dei lavori di infrastrutturazione. Nel corso della realizzazione del Grande progetto Banda Larga si sono manifestate alcune criticità che hanno condizionato l'andamento degli interventi: così, la realizzazione dei lavori era stata inizialmente prevista entro un arco temporale di 24 mesi, ma il termine fu successivamente prorogato di un anno su richiesta dell'operatore beneficiario, fino a

¹⁰² La rimodulazione ha determinato la necessità di modificare le fonti finanziarie riportate nella scheda “Grande progetto” già approvata e di comunicare alla Commissione tale variazione. Il 26 luglio 2013 la Commissione, con decisione C(2013) 4785, ha accolto positivamente l'istanza presentata dalla Regione.

¹⁰³ La proposta di chiusura della Commissione è pervenuta alla Regione Lombardia con comunicazione Ares (2017)5650633 del 20/11/2017, accettata dalla Regione Lombardia in data 05/12/2017.

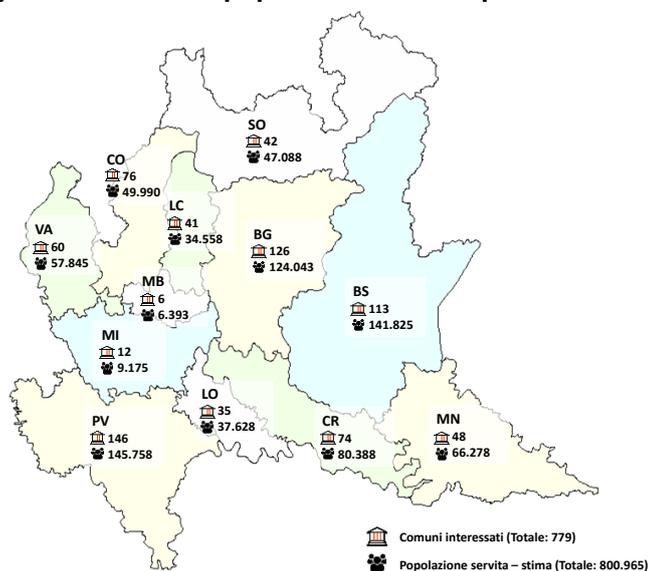
giugno 2014, a causa dei ritardi degli enti competenti nel rilasciare le autorizzazioni per i lavori di scavo e di posa della fibra ottica sulle tratte stradali di propria competenza.

I lavori, iniziati nel 2011, si sono conclusi nel corso del primo semestre del 2016, e il 26 luglio 2016 è stato assunto il provvedimento formale di conclusione amministrativa delle attività.

L'intervento iniziale prevedeva l'estensione del servizio ADSL “veloce” (velocità di connessione da 7 a 20 Megabit), attraverso interventi infrastrutturali di posa di nuovi cavi in fibra ottica per 3.000 km di rete, e di adeguamento tecnologico di 918 centrali telefoniche di proprietà di Telecom Italia (poi innalzate a 922), ricadenti in 707 comuni della Lombardia¹⁰⁴.

Il progetto è stato realizzato mediante l'impiego di tecniche di scavo non invasive (e meno costose rispetto alle tecniche tradizionali) e mediante l'utilizzo di tubazioni atte ad ospitare anche la fibra ottica già disponibile sul territorio. In tal modo è stato possibile registrare economie per circa 1,2 milioni che, in applicazione dell'art. 25, comma 3, del bando, la Regione Lombardia ha deciso di reinvestire per effettuare interventi aggiuntivi su 87 nuove sedi in *digital divide* (per un totale di 1.009 sedi di intervento attivate), ciò che ha consentito di abbattere ulteriormente la porzione di territorio regionale in divario digitale.

Figura 1 - Comuni e popolazione servita per Provincia



Fonte: Autorità di gestione POR Lombardia

¹⁰⁴ Un Piano di sviluppo rurale è stato siglato tra Regione Lombardia e Infratel SpA con l'obiettivo di creare una rete di trasporto in fibra ottica nelle aree rurali lombarde in *digital divide*. Le sedi di intervento complessivamente coinvolte erano 55. Di queste, 37 rientravano nell'elenco delle sedi del progetto Banda Larga per le quali Infratel è stata incaricata di provvedere allo scavo e alla posa della fibra ottica. Di queste ultime, 2 sono state realizzate da Telecom Italia senza l'intervento di Infratel, per le rimanenti 35 invece, la stessa Telecom Italia ha potuto procedere all'installazione della tecnologia e della relativa attivazione tecnica solo a conclusione dei lavori di infrastrutturazione da parte di Infratel.

Indicatori. A fine intervento, risultavano abilitate 320.386 linee ed eseguiti 1.178 km di nuovo scavo. L'indicatore di realizzazione “numero di Comuni raggiunti dal progetto” ha fatto registrare un valore finale di 779 unità, a fronte di un valore inizialmente previsto di 707 (poi innalzato a 737 in fase di riprogrammazione degli indicatori di Programma tenuto conto dell'avanzamento del Grande progetto). I Comuni sono variamente distribuiti tra le Province: in termini assoluti, la Provincia più interessata dal progetto è quella di Pavia, seguita da Bergamo e Brescia.

L'indicatore di realizzazione “Km di rete realizzata”, a fronte di un valore *target* di 3.700 km, ha fatto registrare un valore finale di 5.204 km di fibra ottica posati.

L'indicatore di realizzazione “Km di scavo”, a fronte di un valore *target* di 1.147 km, ha fatto registrare un valore finale di 1.178 km.

L'indicatore di risultato “popolazione aggiuntiva raggiunta da Banda Larga” si è attestato a un valore finale di 800.965 persone, a fronte di un *target* previsto di 700.000.

Infine, l'indicatore di risultato “popolazione coperta da banda larga”, che ad inizio intervento mostrava un valore regionale pari a circa il 92%, si è progressivamente innalzato fino a raggiungere il 99,7% di copertura, a fronte di un valore *target* previsto inizialmente pari a 99,4% (successivamente innalzato a 99,8% in corso di programmazione¹⁰⁵).

La quasi totalità delle aree regionali in situazione di *digital divide* sono pertanto state raggiunte dalla banda larga, con un conseguente miglioramento anche della competitività delle imprese lombarde (soprattutto PMI) localizzate sui territori periferici e quindi “più svantaggiati”, in considerazione della circostanza che la disponibilità di connessioni Internet moderne sia ormai un prerequisito fondamentale per lo sviluppo dei territori.

È possibile leggere questi risultati anche in chiave di attuazione delle priorità strategiche comunitarie alla base del ciclo di programmazione 2007-2013: gli investimenti attivati hanno consentito la creazione di un ambiente favorevole allo sviluppo di servizi *on line* erogati a favore delle imprese per dialogare con la Pubblica amministrazione, in attuazione della priorità “Favorire la diffusione e l'utilizzo efficiente delle Tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) e costruire una società dell'informazione pienamente inclusiva”, ed in linea anche con la priorità della Strategia “Europa 2020” riferita alla crescita intelligente, sostenendo il miglioramento dell'efficienza delle Pubbliche amministrazioni, l'innovazione delle imprese, la qualità di

¹⁰⁵ Il valore *target* previsto era pari a 99,8% ma a causa di un significativo aumento della popolazione residente in Lombardia nel periodo di realizzazione del Grande progetto, all'incremento della popolazione raggiunta da banda larga è corrisposto un incremento ancora maggiore della popolazione complessiva in Regione, per cui il risultato è leggermente inferiore alle attese.

vita per i cittadini e la trasformazione dei processi produttivi, in un’ottica di *smart region*, in piena coerenza quindi anche con la *Smart specialization strategy* della Regione Lombardia.

In fase di realizzazione dell’opera, l’*advisor* ha riferito bimestralmente alla Regione Lombardia sullo stato di avanzamento dei lavori. Lo stesso *advisor* è stato incaricato di monitorare la redditività dell’investimento conseguito da Telecom Italia a fronte dell’erogazione del servizio a banda larga ai nuovi utenti fino a quattro anni dalla data di attivazione del servizio, al fine di determinare la parte di contributo pubblico eventualmente concessa in eccesso, da recuperare secondo un apposito meccanismo definito con l’avviso pubblico, in conformità con quanto disposto dagli Orientamenti comunitari sulle reti a banda larga e previsto in sede di approvazione dell’Aiuto. Le attività di monitoraggio non evidenziano ad oggi un eccesso di finanziamento.

2.2.10 POR Toscana**2.2.10.1 POR Toscana – Grande progetto “People Mover”****Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 1/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
14.524.635	6.614.406	9.767.706	Quota Stato del POR FESR 2007-2013	4.448.138	4.448.138	4.000.000	Comunale	13.767.706	4.448.138

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Descrizione. Nell’ambito del POR Toscana 2007-2013, il Grande progetto “People Mover”¹⁰⁶, inserito nell’Asse IV Accessibilità servizi di trasporto e TLC, ha riguardato la realizzazione di un collegamento di trasporto pubblico ad alta frequenza tra la stazione ferroviaria di Pisa Centrale e l’aeroporto Galileo Galilei della città pisana, con una fermata intermedia presso i previsti parcheggi scambiatori, per una lunghezza complessiva di 1,80 km. Questa fermata, in corrispondenza della quale avviene lo scambio sulla linea tra i due convogli diretti verso i capolinea opposti, introduce un sistema di relazioni e funzioni di carattere urbano, rispondendo all’esigenza di collegare i due parcheggi scambiatori con il centro della città di Pisa. È stata, inoltre, coperta dall’intervento anche la realizzazione della viabilità di connessione del People Mover.

Finanziamento. Il contributo pubblico assegnabile al progetto è pari in totale ad euro 21.139.041, di cui 6.614.406 euro a carico del FESR, e 14.524.535 euro a carico di fonti nazionali (Fondo di rotazione ex l. 183/87 e Comune di Pisa). Tale cifra è calcolata su un totale di costi ammissibili di 65.771.751 euro (di cui 47.916.202 euro sono risorse private): decisione della Commissione del 18/6/2013 C(2013) 3778, come modificata, per la sola parte riguardante il contributo finanziario del FESR, dalla decisione della Commissione C(2016) 2206 del 19/4/2016.

L’importo dei pagamenti al 31.12.2015 si riferisce rispettivamente alla quota Stato (9.767.706,41 euro) e alla quota FESR (4.448.137,73 euro) del contributo pubblico assegnato dal POR, calcolato sulla base della spesa ammissibile sostenuta alla data del 31/12/2015, pari a euro 44.231.002,31. La quota FESR certificata è rimasta pertanto di circa due milioni al di sotto del contributo finanziario massimo previsto a carico dell’Unione europea.

¹⁰⁶ CUP: H51D09000030003. Non si tratta di un progetto retrospettivo.

Nel periodo 1°/1/2016 - 31/3/2017 ulteriori 4 milioni sono stati pagati dal Comune a valere su risorse nazionali. Ciò ha portato l'importo della quota nazionale al 31.3.2017 a un totale di 13.767.706,41 euro.

Il Comune di Pisa ha comunicato di aver successivamente effettuato, in data 9 agosto 2017 (e cioè successivamente al periodo di ammissibilità della spesa), un ulteriore pagamento di 3.139.041,00 euro. L'importo complessivo finale dei pagamenti - Risorse nazionali” ha pertanto raggiunto i 16.906.747,41 euro che, aggiunti ai pagamenti inerenti alle Risorse UE (4.448.137,73 euro), portano il livello della spesa a 21.354.885,14 euro (di poco superiore al contributo pubblico inizialmente previsto, ma con una ripartizione delle fonti più sbilanciata verso il versante nazionale rispetto a quello europeo).

Cronologia. I lavori, avviati a maggio 2014, sono stati ultimati il 30 settembre 2016 (pochi mesi oltre la data originariamente prevista) e, dopo la fase di pre-esercizio prevista dalla normativa di settore ed il nulla-osta tecnico di sicurezza emesso dal competente Ufficio del MIT, il Grande progetto “People Mover” è entrato in esercizio il 18 marzo 2017. Il certificato di collaudo tecnico-amministrativo dell'opera è stato emesso in data 30 novembre 2017.

Indicatori. I valori degli indicatori di realizzazione e di risultato sono in linea con i *target* iniziali previsti. Si riporta di seguito il prospetto presentato nell'ultima dichiarazione di monitoraggio dal Comune di Pisa sul Sistema informativo di Artea.

Prospetto 2 – Riepilogo indicatori

Indicatore	Valore programmato	Valore concluso
3189 - Numero di progetti (Trasporti) – Numero	1,00	1,00
3190 - Ferrovie ristrutturare – Km	1,80	1,80
746 - Popolazione aggiuntiva servita da trasporti urbani migliorati (CI 22) – Nr.	1.553,00	1.553,00
582 - Riduzione delle emissioni di gas serra (CO2 equivalenti, kilton/anno) (CI 30) – kilton di CO2 equivalenti/anno	12,38	12,38
516 – Nr. di posti di lavoro totali creati in fase di cantiere – Unità lavorative annue	94,00	94,00
510 – Nr. di posti di lavoro (solo donne) creati in fase di cantiere – Unità lavorative annue	12,00	12,00
511 – Nr. di posti di lavoro totali creati (CI 1) – Unità lavorative annue	25,00	25,00
512 – Nr. di posti di lavoro creati (solo donne) (CI 3) – Unità lavorative annue	4,00	4,00
586 - Valori in €/anno dei risparmi di tempo risultati da progetti ferroviari (CI 21)	608.478,99	608.478,99

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Gli obiettivi realizzati dal progetto sono stati in linea con quanto previsto dalla domanda di conferma del sostegno approvata con decisione della Commissione del 18/6/2013 C(2013) 3778. In particolare, l’Autorità di gestione ha elencato i seguenti obiettivi (i cui effetti positivi sono stati raggiunti e si mantengono nel tempo):

- incentivare il trasporto pubblico favorendo la mobilità intermodale e potenziando i collegamenti con gli altri poli attrattori della città;
- rendere più rapidi, confortevoli e sostenibili i collegamenti fra l’Aeroporto di Pisa e la Stazione, migliorando la qualità del servizio di mobilità attraverso una connessione su ferro rapida, a basso impatto ambientale e più efficiente in termini di risparmio energetico;
- migliorare l’accessibilità ferroviaria del nodo pisano rispetto alle principali città toscane e all’Italia centro-settentrionale;
- contribuire alla qualificazione dell’area urbana di Pisa, attraverso il miglioramento della mobilità e la riduzione dei carichi inquinanti del sistema attuale di trasporto, nel quadro delle linee di pianificazione;
- ridurre l’accesso di mezzi privati in città, sia dalla direzione sud (Livorno) che dalla direzione est (Firenze) attraverso la disponibilità di parcheggi scambiatori serviti da un sistema di trasporto pubblico ad alta efficienza.

Per quel che riguarda gli Obiettivi ambientali, il trasferimento di ampi volumi di passeggeri dai mezzi su gomma, pubblici e privati, al sistema di trasporto collettivo a trazione elettrica People Mover ha consentito di ottenere considerevoli benefici di natura ambientale, derivanti dalla riduzione dell’inquinamento atmosferico, dell’incidentalità, del rumore. In particolare, il sistema di collegamento, più competitivo in termini di capacità/velocità rispetto al sistema ferroviario, ha determinato una importante riduzione del carico emissivo in relazione al rumore e all’inquinamento dell’aria per un valore pari alla quota corrispondente dei mezzi di trasporto non più utilizzati; anche gli aspetti connessi al decongestionamento dei volumi di traffico sulle direttrici cittadine sono elemento caratterizzante, in quanto una quota rilevante del traffico di attraversamento viene attratto e direzionato verso i parcheggi di scambio intermodale riducendo l’interferenza tra le varie tipologie di traffico ed i relativi rischi di incidentalità.

In ordine agli obiettivi di sicurezza stradale, questa risulta migliorata grazie a:

- l’eliminazione del passaggio a livello di via Sant’Agostino: il tracciato sul quale si snoda il People Mover, sviluppandosi in parte in quota, ha restituito permeabilità ad una parte del contesto urbano nel quale si inserisce.

- la realizzazione di una serie di rotatorie¹⁰⁷;
- la realizzazione di una pista ciclabile, il cui percorso si sviluppa senza soluzione di continuità partendo dall’Aurelia, attraversa il sovrappasso ciclopedonale della ferrovia, ha una deviazione verso la stazione aeroportuale, continua sulla via Pardi per ricongiungersi con il percorso ciclabile della passerella di San Giusto;
- la realizzazione di interventi di riqualificazione della via Pardi e della via dell’Aeroporto mediante un intervento di manutenzione straordinaria dei marciapiedi e dei piani viabili.

¹⁰⁷ Una rotatoria di ml 27 di diametro posta sull’incrocio tra via Sant’Agostino, e le due viabilità esistenti, una di accesso all’area aeroportuale e l’altra di collegamento alla viabilità principale. Una seconda rotatoria posta all’incrocio tra la via Pardi, la via Sant’Agostino e la via Eugenio III di diametro pari a ml. 38,00. Una terza rotatoria posta all’incrocio tra via Pardi, via dell’Aeroporto e via Fratelli Antoni. La rotatoria avrà un diametro di 27 metri.

2.3. Sintesi delle schede e osservazioni

I 19 Grandi progetti completati nell'ambito della programmazione 2007-2013 hanno consentito importanti realizzazioni. Tra gli obiettivi perseguiti troviamo, infatti, la riduzione dei tempi di percorrenza sulle tratte ferroviarie a lunga distanza e sulle direttrici stradali, il miglioramento della qualità del trasporto locale su ferro; la disponibilità delle infrastrutture in banda larga; la produzione di energia da fonti rinnovabili; il miglioramento del servizio idrico integrato. Si è investito prioritariamente sulla dotazione infrastrutturale, tenendo conto al contempo dell'esigenza di accessibilità urbana plurimodale (aeroporto di Bari, linee tramviarie di Palermo, ferrovia circumetnea, aeroporto di Pisa) e di accessibilità telematica (BUL Lombardia, Campania e Calabria), mentre soltanto in due casi sono stati sostenuti investimenti imprenditoriali del settore privato (FTP Industrial e 3Sun). Le scelte fatte si pongono, dunque, in linea con una politica di intervento che fa dell'investimento infrastrutturale un importante fattore di competitività nel medio-lungo periodo (si vedano in proposito le finalità perseguite con il Piano per il Sud), a cui si accompagnano effetti nel breve periodo in termini di attivazione delle risorse necessarie per la realizzazione dei progetti.

Risulta, tuttavia, difficile determinarne l'effettivo apporto in termini di benessere delle collettività e di opportunità di sviluppo dei territori, anche per quanto riguarda la riduzione del divario Nord-Sud, poiché mancano analisi volte a misurare sistematicamente i benefici sociali degli interventi rispetto ad una situazione di partenza nota, nonché la durata nel tempo dei risultati raggiunti.

Si rileva, inoltre, che anche in relazione a questi interventi, nei quali la capacità di spesa è stata dimostrata con un assorbimento delle risorse europee quasi integrale, sono emerse significative criticità sul piano realizzativo.

Non può trascurarsi infatti la circostanza che, in un numero significativo di casi, si è fatto ricorso a progetti già finanziati con risorse nazionali, da rendicontare per il rimborso europeo, per compensare quanto non realizzato secondo la programmazione originaria: ben 9 progetti sui 19 completati sono, infatti, progetti retrospettivi. I Grandi progetti hanno così costituito, per il nostro Paese, uno strumento per limitare il rischio del disimpegno automatico dei fondi, nell'ambito di un ciclo di programmazione che presentava in generale forti ritardi nell'attuazione.

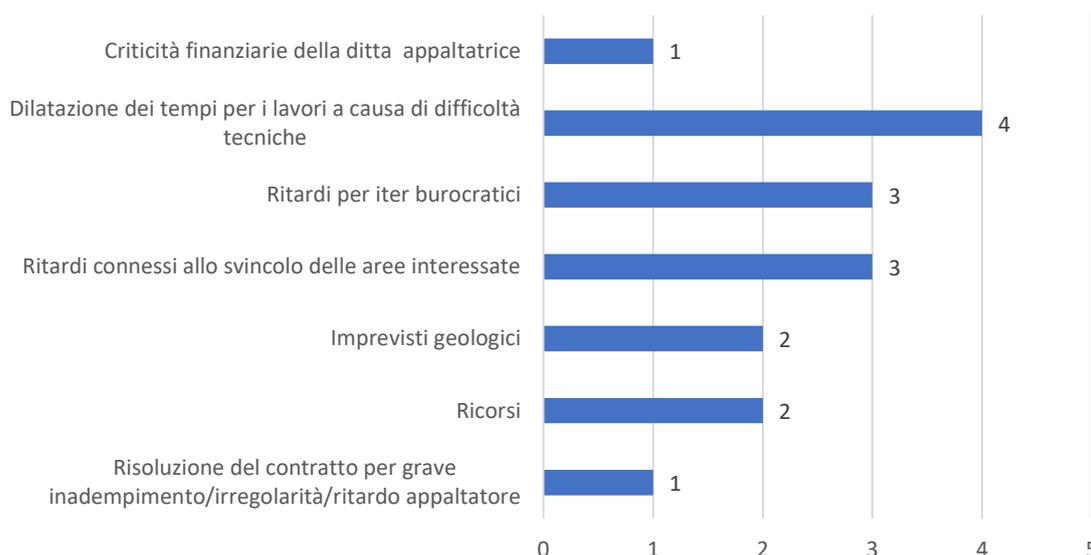
Al riguardo, va rilevato che il ricorso ai progetti retrospettivi comporta disomogeneità nella distribuzione temporale della spesa all'interno del ciclo di programmazione, con ripercussioni negative sull'impatto sperato degli investimenti, considerato anche che non sempre è assicurato il tempestivo riutilizzo delle risorse liberate negli stessi territori e per le finalità della politica di coesione. Peraltro, tra i progetti

retrospettivi figura anche l'intervento consistente nell'acquisizione delle due unità navali per fronteggiare l'emergenza migranti che, ancorché riconosciuto pertinente a fondamentali obiettivi di sicurezza (anch'essi perseguibili con la programmazione in parola) appare carente del potenziale effetto moltiplicativo della spesa sugli aggregati che misurano il divario di sviluppo socio-economico nel contesto delle politiche di coesione.

Si aggiunge, inoltre, la considerazione che la tempistica della realizzazione degli interventi, come descritta nel dettaglio nella sezione “cronologia” delle singole schede, in più di un caso si è estesa ben oltre il ciclo di programmazione in esame (quattro progetti rinvengono dal ciclo di programmazione 2000-2006 e sono stati posti a cavallo con la programmazione 2007-2013) o, comunque, si è reso necessario elaborare un nuovo cronoprogramma che tenesse conto delle difficoltà attuative.

Le cause dei ritardi riscontrate in modo più ricorrente si ricollegano a: ritardi nel rilascio di autorizzazioni/pareri, difficoltà tecniche derivanti anche da imprevisti geologici; inadempimenti o criticità finanziarie dell'appaltatore; presentazione di ricorsi amministrativi. Tali criticità hanno determinato in 5 casi la sospensione dei lavori.

Grafico 1 – Criticità dei Grandi progetti completati entro il 31/3/2017 per tipologia



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

Per quanto attiene al monitoraggio e alla valutazione dei risultati, si segnala, in alcune ipotesi, il ricorso ad indicatori di realizzazione scarsamente significativi, in quanto prescindono da una puntuale verifica delle caratteristiche tecniche degli interventi realizzati; peraltro, non sempre tali indicatori di realizzazione sono associati ad indicatori di risultato specifici per il singolo Grande progetto.

Quanto alla valutazione dell'impatto dei progetti in termini ambientali, sociali ed economici, dalle schede emerge come la valutazione positiva dell'Autorità di gestione non sempre sia ancorata a riscontri oggettivi, mentre, più in generale, si prescinde dal verificare nel corso del tempo che i risultati attesi dall'intervento siano effettivi e duraturi.

In relazione ai risultati attesi, si è rilevato che il compiuto raggiungimento degli obiettivi prefissati per i Grandi progetti resta in alcuni casi condizionato al completamento di altri interventi infrastrutturali, con cui i primi sono destinati ad integrarsi.

Per quanto riguarda il Sistema Tram Città di Palermo, ad esempio, si è rilevato un utilizzo del sistema tranviario da parte degli utenti inferiore alle attese, e ciò a causa della mancata realizzazione dei collegamenti ferroviari a servizio della città (anello ferroviario urbano e collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi) con i quali il sistema tranviario avrebbe dovuto integrarsi.

Analogamente, la realizzazione dell'intervento infrastrutturale complessivo in cui si inseriscono i Grandi progetti relativi a singoli lotti funzionali è condizione per il raggiungimento dell'impatto sperato in termini di incremento della competitività del sistema economico, sostenibilità ambientale, qualità della vita.

È questo il caso della ricostruzione della Galleria Coreca, ad esempio, che è uno dei 14 sottoprogetti funzionali dell'intervento di "adeguamento tecnologico e infrastrutturale della linea Battipaglia – Reggio Calabria" del valore complessivo di 230 milioni di euro, già delineato nella legge obiettivo del 2001 e i cui lavori ad oggi non risultano ancora conclusi per tutti i lotti funzionali.

Parimenti, non sono stati ancora conclusi i lavori dell'ultima tratta del raddoppio della linea ferroviaria Bari – Taranto, finanziata dal FESR sul ciclo di programmazione 2014-2020.

Le maggiori criticità riguardano la realizzazione della nuova S.S. 106 Jonica, con ampliamento del tracciato a quattro corsie. Come riferito nella scheda relativa, i lotti realizzati nell'ambito del Grande progetto del POR Calabria si estendono per una lunghezza di 22,42 km, a cui si aggiungono i 14 km del Grande progetto afferente al PON Reti e mobilità, che sarà trattato nel capitolo successivo: si tratta nel complesso dell'ampliamento di un tracciato di poco più di 36 km, non consecutivi, a fronte di un'estensione complessiva del tracciato di 491 km. Al 3 febbraio 2021, nel corso di un'audizione tenutasi alla Camera dei deputati, il Commissario straordinario di ANAS riferiva che l'ampliamento del tratto ricadente in Calabria ha riguardato sinora una lunghezza di 67 km, a cui si aggiungono l'ampliamento del tratto ricadente in Puglia di 39 km e quello del tratto ricadente in Basilicata di 37 km; mentre sono stati evidenziati aspetti di criticità per altri 11 interventi, ancora in fase di progettazione.

In progetti di tale natura e complessità, deve essere, dunque, prestata particolare attenzione nella fase di progettazione e di esecuzione delle opere. Questo anche in considerazione dell'alto grado di asimmetria informativa tra le parti coinvolte (Autorità di gestione e beneficiario), che potrebbe compromettere il pieno esercizio della funzione di controllo da parte dell'autorità pubblica.

Un'ultima notazione riguarda il progetto di investimento relativo alla connettività del POR Calabria, per il quale l'Autorità di gestione ha comunicato che, ad oggi, non sono noti i dati relativi al monitoraggio *ex post* dei meccanismi di *claw-back*, né è stata inviata dal gestore dell'infrastruttura alcuna relazione finale.

3. I GRANDI PROGETTI “NON FUNZIONANTI”

- 3.1 Considerazioni introduttive e dati finanziari aggregati
- 3.2 I Grandi progetti “non funzionanti” completati alla data del 31 marzo 2019. Le schede degli 8 progetti completati. Realizzazioni finali e potenziale di fruizione
- 3.3 I due Grandi progetti non completati alla data del 31 marzo 2019
- 3.4 Sintesi delle schede e osservazioni

3.1 Considerazioni introduttive e dati finanziari aggregati

Come già accennato, la data del 31 dicembre 2015 era il termine finale per poter effettuare pagamenti rendicontabili alla Commissione nel ciclo di programmazione 2007-2013¹⁰⁸ (cd. regola dell’“n+2”); inoltre, per essere ammissibili al finanziamento europeo, i progetti finanziati sulla Programmazione 2007-2013 dovevano essere funzionanti (ossia completati e in uso) al 31 marzo 2017.

Tuttavia, per evitare la perdita di risorse comunitarie, la Commissione europea ha ammesso il rinvio di tale termine finale a determinate condizioni. In particolare, per portare a termine i progetti non ancora conclusi alla data del 31 marzo 2017, e non suscettibili di essere “fasizzati” sul nuovo ciclo di programmazione¹⁰⁹, è stato consentito il completamento con risorse proprie dello Stato membro (nazionali, regionali o locali) con conservazione del finanziamento europeo per la quota di spesa effettuata entro il 31 dicembre 2015, a condizione che il completamento effettivo dei progetti avvenisse al più tardi entro il 31 marzo 2019, ovvero due anni dopo il termine ultimo per la presentazione dei documenti di chiusura¹¹⁰. Diversamente, i progetti non ancora funzionanti, neppure alla data del 31 marzo 2019, avrebbero perso l'intero contributo concesso.

Dei 56 Grandi progetti approvati nel ciclo di programmazione 2007-2013, tale condizione di “non funzionanti” ha riguardato dieci progetti, per un ammontare di risorse ammesse al loro finanziamento pari a 1.348.434.169 euro, di cui 401.818.793 euro a valere su risorse nazionali e 946.615.376 euro di co-finanziamento FESR; come si vedrà, otto di questi progetti sono stati completati entro il 31.3.2019 con risorse nazionali.

Le realizzazioni riconducibili agli otto Grandi progetti completati alla data del 31.3.2019 sono prevalentemente riferibili a interventi infrastrutturali: si tratta, in particolare, di interventi per il potenziamento delle **reti ferroviarie** (Caserta – Foggia;

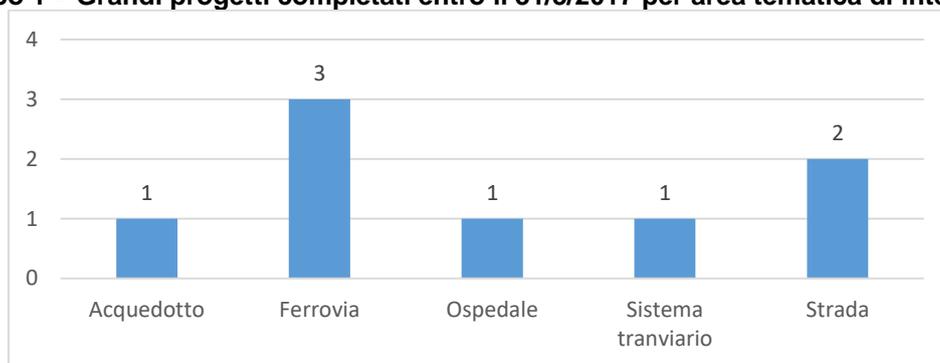
¹⁰⁸ Tale regola subiva un'eccezione nel caso dei progetti finanziati come aiuto di Stato, per i quali i pagamenti erano considerati ammissibili fino alla data di presentazione del Rapporto finale di esecuzione.

¹⁰⁹ Cfr., infra, capitolo IV.

¹¹⁰ Cfr., decisione della Commissione C (2015)2771 del 30 aprile 2015, Allegato 1, concernente l'approvazione degli orientamenti sulla chiusura dei Programmi operativi 2007-2013, Punto 3.5 (Progetti non funzionanti), secondo cui lo Stato membro poteva decidere, in via eccezionale e valutando caso per caso, di includere le spese sostenute per progetti non funzionanti nella dichiarazione finale delle spese, in presenza di una giustificazione adeguata. I “progetti non funzionanti”, così mantenuti nel Programma, erano assoggettati a un monitoraggio semestrale.

Palermo – Agrigento; Catania centrale – Catania Ognina), dei **collegamenti urbani e metropolitani** (Sistema tranviario dell'area metropolitana fiorentina) e delle **direttrici stradali** (S.S.106 "Jonica"; S.S.96 "Barese"). Si aggiungono un intervento sulle **infrastrutture idriche** (acquedotto Gela Aragona) e l'edificazione di un nuovo **ospedale** (S. Marco in Librino).

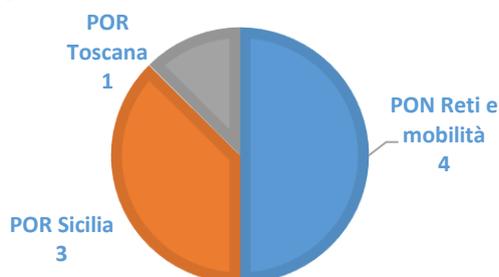
Grafico 1 – Grandi progetti completati entro il 31/3/2017 per area tematica di intervento



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

Sotto altro riguardo, si evidenzia che sette Grandi progetti completati sono stati cofinanziati a valere su Programmi operativi rientranti nell'Obiettivo Convergenza (PON Reti e Mobilità e POR Sicilia), mentre un Grande progetto è stato cofinanziato a valere sull'Obiettivo Competitività (POR Toscana).

Grafico 2 - Grandi progetti completati entro il 31/3/2019 per Programma operativo



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

Altri due progetti, pur ricompresi nella dichiarazione finale delle spese al 31/3/2017, non sono stati completati nemmeno alla data del 31/3/2019: si tratta del GP Linea 6 Metropolitana di Napoli (POR Campania) e dell'Autostrada Siracusa-Gela (POR Sicilia).

Il prospetto 1 mostra i dati finanziari complessivi dei Grandi progetti completati tra il 31/3/2017 ed il 31/3/2019.

3.1 Considerazioni introduttive e dati finanziari aggregati

Prospetto 1 - Dati finanziari dei Grandi progetti conclusi tra il 31/3/2017 ed il 31/3/2019

(euro)

Grandi Progetti "non funzionanti" completati alla data del 31 marzo 2019													
PO	Titolo Grande rogetto	Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura		
		Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali				Risorse Ue	Risorse Ue			Risorse nazionali	
				Importo	Fonte di finanziamento	Risorse Ue						Importo	Fonte di finanziamento
PON Reti e mobilità	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta - Foggia	9.000.000	27.000.000	8.881.628	Fondo di rotazione (L. 183/1987)	26.644.884	26.644.884	48.315.981	di cui 44.805.922,00 PAC 2014-2020 e 3.510.059,00 CdP- I 2017-2021 - fonti Stato	57.197.609	n.d.		
	Completamento del raddoppio della tratta Catania Centrale - Catania Ognina	8.326.250	24.818.750	7.832.691	Fondo di rotazione (L. 183/1987)	23.498.074	23.498.074	2.692.446	Contratto di Programma	10.525.138	n.d.		
	S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA - RC e la S.S. 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della S.S. S.S. 96 Barese	44.829.072	134.487.216	17.136.472	Fondo di rotazione (L. 183/1987)	35.098.733	35.098.733	57.289.543	PAC Salvaguardia Interventi 2007-2013	74.426.015	n.d.		
	S.S. 96 Barese	59.188.827	177.566.482	18.985.716	Fondo di rotazione (L. 183/1987)	41.253.235	41.253.235	66.089.066	PAC Salvaguardia Interventi 2007-2013	85.074.782	n.d.		
Totale PON Reti e mobilità		121.344.149	363.872.448	52.836.507		126.494.927	126.494.927	174.387.036		227.223.544			
POR Sicilia	Velocizzazione della linea ferroviaria Palermo-Agrigento	23.866.596	71.599.786	22.625.664	Fondo di rotazione (L. 183/1987); Delibera CIPE 17/2003 - Quota F.4 - Regioni Mezzogiorno	51.684.483	51.684.483	19.777.044	Delibera CIPE 17/2003 - Quota F.4 - Regioni Mezzogiorno; Legge di stabilità 208/2015 art.1 comma 804	42.402.709	n.d.		
	Ricostruzione dell'acquedotto Gela-Aragona	10.616.003	31.848.009	19.755.701	Fondo di rotazione (L. 183/1987); Statale Del. 136/2002; Delibera CIPE 17/2003 - Quota F.4 - Regioni Mezzogiorno; SICILIACQUE S.P.A	30.588.717	30.588.717	11.137.815	Statale Del. 136/2002; Delibera CIPE 17/2003 - Quota F.4 - Regioni Mezzogiorno; SICILIACQUE S.P.A	30.893.516	n.d.		
	Edificazione nuovo Ospedale S. Marco in Librino Catania con Centro di eccellenza ortopedico	35.462.623	106.387.868	137.254.235	Fondo di rotazione (L. 183/1987); Delibera CIPE 142/1999 - Quota ordinaria; L.67/88 e ss.mm art.20; L.448/98 art.71 cap.812403; Fondo sanitario nazionale annualità 1989 AOUP V.E. di Catania del 2013	73.233.006	73.233.006	28.288.626	Delibera CIPE 142/1999 - Quota ordinaria; L.67/88 e ss.mm art.20; L.448/98 art.71 cap.812403; Fondo sanitario nazionale annualità 1989 AOUP V.E. di Catania del 2013	165.542.861	n.d.		
Totale POR Sicilia		69.945.222	209.835.663	179.635.601		155.506.206	155.506.206	59.203.485		238.839.086			
POR Toscana	Progetto di Completamento del sistema tranviario metropolitano nell'area fiorentina	101.658.497	46.294.490	13.268.998	Fondo di rotazione (L. 183/1987)	26.003.423	26.003.423	0		154.273.154	26.003.423		
				10.795.674	Quota regionale POR FESR 2007-2013								
				40.530.427	Quota Comune di Firenze								
				27.449.231	Quota RFI (Convenzioni Attuative dell'Accordo Procedimentale del 3/3/99 Rep. 59558 del 3/9/2003 e Rep. 60415 del 22/3/2005)								
62.228.823	Quota L.211/1992												
Totale POR Toscana		101.658.497	46.294.490	154.273.154		26.003.423	26.003.423	0		154.273.154	26.003.423		
Totale generale		292.947.868	620.002.601	386.745.263		308.004.556	308.004.556	233.590.521		620.335.784	26.003.423		

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

Per il PON Reti e mobilità, è stato riportato come "importo ammesso a cofinanziamento" quello che risulta dopo l'adesione al Piano di azione coesione (PAC).

L'importo complessivamente ammesso per il finanziamento degli otto Grandi progetti completati ammonta a 912.950.469 euro, di cui 292.947.868 euro di risorse nazionali e 620.002.601 euro di risorse europee (corrispondenti al 68% circa del totale). Tali importi, per il PON Reti e Mobilità e per il POR Sicilia, riflettono la ripartizione del finanziamento tra quota nazionale e quota europea - rispettivamente 25% e 75% - come risultante dalla rimodulazione intervenuta nel 2013 a seguito dell'adesione al PAC.

Per quanto attiene alle liquidazioni definitive, come mostrato dal prospetto 1, al mese di marzo 2021 risulta intervenuta soltanto la chiusura del POR Toscana. In tale sede, la Commissione europea ha ammesso la totalità delle risorse certificate per il Grande progetto Completamento della tranvia fiorentina.

Anche se non completi in assenza delle liquidazioni definitive, i dati comunicati dalle Autorità di gestione mostrano in generale che, **a fronte di un ammontare dei pagamenti complessivi sostanzialmente in linea con gli importi ammessi a cofinanziamento, risulta ribaltata la percentuale di ripartizione tra risorse nazionali e risorse europee rispetto alle previsioni delle decisioni di ammissione a finanziamento**: la spesa certificata al 31/3/2017, pari a 308 milioni, ammonta a poco meno della metà dell'importo ammesso a cofinanziamento a valere su risorse FESR, pari a 620 milioni. Gli esborsi necessari al completamento delle opere successivamente al 31 dicembre 2015 sono rimasti a carico delle risorse nazionali.

Nel rinviare alle singole schede per l'esposizione delle modifiche intervenute nel corso della realizzazione dei Grandi Progetti, si evidenzia inoltre sin da ora che in due ipotesi (Potenziamento della Caserta-Foggia e S.S.96 "Barese"), il ritardo nell'attuazione degli interventi si è accompagnato al ridimensionamento fisico e finanziario dei progetti.

Il prospetto 2 mostra i dati finanziari dei due Grandi progetti che non sono stati completati nemmeno entro la data del 31/3/2019.

Prospetto 2 - Dati finanziari dei Grandi progetti non completati entro il 31/3/2019

(euro)

Grandi Progetti non completati alla data del 31 marzo 2019														
PO	Titolo Grande Progetto	Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 1/1/2016 - 31/3/2017		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura			
		Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue		Risorse Ue	Risorse nazionali			Risorse nazionali	Risorse Ue	
				Importo	Fonte di finanz.				Importo					Fonte di finanz.
POR Campania	Completamento Linea 6 della Metropolitana di Napoli "Mostra-Municipio" Lotto San Pasquale - Municipio	43.262.500	129.787.500	522.121.795	Fondo di rotazione (L. 183/1987)	73.630.119	73.630.119	0		47.472.041	0			
	Totale POR Campania	43.262.500	129.787.500	522.121.795		73.630.119	73.630.119	0		47.472.041	0			
POR Sicilia	Autostrada Siracusa - Gela A/18 Lotto n.6+7 Ispica - Viadotti Scardina e Salvia - Lotto 8 Modica	65.608.425	196.825.275	15.032.790	Fondo di rotazione (L. 183/1987); Azione SAL 1.1.2 del PAC Sicilia 2007/2013 Bilancio CAS (L.433/1991 - L.295/98 e d.m. LLPP 773/2000)	35.718.017	35.718.017	16.493.773	Azione SAL 1.1.2 del PAC Sicilia 2007/2013 Bilancio CAS (L.433/1991 - L.295/98 e d.m. LLPP 773/2000); Legge di stabilità 208/2015 art.1 c. 804	31.526.563	n.d.			
	Totale POR Sicilia	65.608.425	196.825.275	15.032.790		35.718.017	35.718.017	16.493.773		31.526.563				

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

L'importo complessivamente ammesso a finanziamento per questi due Grandi progetti era pari a 435.483.700 euro, di cui 108.870.925 euro di risorse nazionali e 326.612.775,00 euro di risorse comunitarie (corrispondente al 75% del totale).

Non essendo tali progetti entrati in funzione entro la menzionata data del 31/3/2019, sono stati avviati dei negoziati separati tra la Commissione europea e le Autorità di gestione interessate, al fine di determinare gli importi da decertificare sulla programmazione 2007-2013. Per entrambi i progetti, al mese di marzo 2021 i negoziati sono ancora in corso; tuttavia, a tale data è possibile evidenziare che i due progetti avranno destini diversi.

Come più dettagliatamente esposto nelle schede relative, il Grande progetto "Completamento Linea 6 della Metropolitana di Napoli Mostra-Municipio, Lotto San Pasquale – Municipio" è stato ritirato dal POR FESR Campania 2007-2013 e l'Autorità di gestione ha avviato la procedura di consultazione scritta d'urgenza per l'inserimento nell'attuale ciclo di programmazione 2014-2020 dell'opera intitolata "Completamento della Linea 6 della Metropolitana di Napoli tratta Mergellina (stazione esclusa) – San Pasquale – Municipio (stazione inclusa)", quale nuovo Grande progetto; allo stato, l'aspettativa dell'Autorità di gestione è di poter riallocare le risorse europee decertificate a seguito del ritiro del Grande progetto dalla programmazione 2007-2013 su altri interventi finanziati in *overbooking* sul medesimo POR.

Per quanto attiene, invece, al progetto del POR Sicilia "Completamento Autostrada Siracusa-Gela: lotto 6+7+8 Ispica-Viadotti Scardina e Salvia-Modica", l'Autorità di gestione ha rappresentato che il Grande progetto è stato espunto dalla certificazione, ma è ancora in atto il confronto con la Commissione europea per salvaguardare almeno in parte le risorse decertificate, mediante l'individuazione di un lotto funzionale di lavori realizzati entro termini compatibili con la chiusura del Rapporto finale di esecuzione del POR FESR Sicilia 2007-2013.

Come già evidenziato nel capitolo 2 con riferimento ai progetti completati entro la data del 31/3/2017, anche per i Grandi progetti esaminati in questo capitolo è possibile segnalare la massiccia presenza di progetti retrospettivi o provenienti dalla programmazione 2000-2006: ben 6 interventi rientrano, infatti, in almeno una di tali casistiche.

Come già rilevato nel capitolo secondo, tutti i Grandi progetti riferiti al POR Sicilia sono retrospettivi; peraltro, i Grandi progetti "Velocizzazione della linea ferroviaria Palermo-Agrigento" e "Ricostruzione dell'acquedotto Gela-Aragona" erano già stati finanziati nell'ambito del POR FESR Sicilia 2000-2006.

Provengono dal precedente ciclo di programmazione anche due Grandi progetti del PON Reti e Mobilità, vale a dire i Grandi progetti “Completamento del raddoppio della tratta Catania Centrale - Catania Ognina” e “Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta – Foggia”.

Il prospetto seguente mostra l'eventuale natura retrospettiva dei Grandi progetti in questione, nonché la provenienza dalla programmazione 2000-2006¹¹¹, distinguendo i progetti completati al 31/3/2019, da quelli non ultimati a tale data (evidenziati in azzurro).

Prospetto 3 - Grandi progetti completati e non completati entro il 31/3/2019 retrospettivi o provenienti dalla programmazione 2000-2006

Programma operativo	Titolo Grande Progetto	Progetti retrospettivi	Provenienti dalla programmazione 2000-2006
PON Reti e mobilità	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta - Foggia	0	1
	Completamento del raddoppio della tratta Catania Centrale - Catania Ognina	0	1
	S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA - RC e la S.S. 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della S.S. 534	0	0
	S.S. 96 Barese	0	0
Totale PON Reti e mobilità		0	2
Totale PON		0	2
POR Campania	Completamento Linea 6 della Metropolitana di Napoli “Mostra-Municipio” Lotto San Pasquale – Municipio	0	0
Totale POR Campania		0	0
POR Sicilia	Velocizzazione della linea ferroviaria Palermo-Agrigento	1	1
	Ricostruzione dell'acquedotto Gela-Aragona	1	1
	Edificazione nuovo Ospedale S. Marco in Librino Catania con Centro di eccellenza ortopedico	1	0
	Autostrada Siracusa - Gela A/18 Lotto n.6+7 Ispica - Viadotti Scardina e Salvia - Lotto 8 Modica	1	0
Totale POR Sicilia		4	2
POR Toscana	Progetto di Completamento del sistema tranviario metropolitano nell'area fiorentina	0	0
Totale POR Toscana		0	0
Totale POR		4	2
TOTALE GENERALE		4	4

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

¹¹¹ Si tratta dei cd. progetti “a cavallo” di due programmazioni, avviati cioè sulla programmazione 2000-2006, ma non conclusi al 30.6.2009 (data ultima di ammissibilità della spesa), che sono stati parzialmente inclusi nella certificazione finale di spesa e nella domanda di pagamento a saldo presentata alla Commissione a settembre 2010, e poi completati con risorse della programmazione 2007-2013.

3.2 Le schede degli 8 Grandi progetti “non funzionanti” completati alla data del 31 marzo 2019. Realizzazioni finali e potenziale di fruizione

Per gli otto Grandi progetti conclusi entro la data del 31 marzo 2019, si espongono di seguito i principali elementi e le realizzazioni finali conseguite.

Obiettivo Convergenza (PON)

3.2.1. PON Reti e mobilità

Quattro Grandi progetti sono stati conclusi nell’ambito del PON Reti e mobilità.

Prospetto 1 - Dati finanziari Grandi progetti PON Reti conclusi entro il 31/3/2019

(euro)

Titolo Grande Progetto	Importo ammesso a cofinanziamento (*)		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/03/2017	Pagamenti nel periodo 1/1/2016 - 31/3/2019		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
			Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta - Foggia	9.000.000	27.000.000	8.881.628	Stato - FdR	26.644.884	26.644.884	48.315.981	di cui 44.805.922,00 PAC 2014-2020; di cui 3.510.059,00 CdP 1/2017-2021 - fonti	57.197.609	n.d.
Completamento del raddoppio della tratta Catania Centrale - Catania Ognina	8.326.250	24.818.750	7.832.691	Stato - FdR	23.498.074	23.498.074	2.692.446	Contratto di Programma	10.525.138	n.d.
S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA - RC e la S.S. 106 Firmo - Sibani. Lavori di adeguamento alla cat. B della S.S. 534	44.829.072	134.487.216	17.136.472	Stato - FdR	35.098.733	35.098.733	57.289.543	PAC Salvaguardia Interventi 2007-2013	74.426.015	n.d.
S.S. 96 Barese	59.188.827	177.566.482	10.909.483	Stato - FdR	22.985.737	22.985.737	41.769.696	PAC Salvaguardia Interventi 2007-2013	52.679.180	n.d.
			8.076.232	Stato - FdR	18.267.498	18.267.498	24.319.370	PAC Salvaguardia Interventi 2007-2013	32.395.602	n.d.
Totale PON Reti e mobilità	121.344.149	363.872.448	52.836.507		126.494.927	126.494.927	174.387.036		227.223.544	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Per i Grandi progetti all'interno del PON Reti per i quali si è proceduto alla rimodulazione finanziaria del costo ammesso in seguito all'adesione al Piano di Azione Coesione, le colonne “Importo ammesso al cofinanziamento” indicano gli importi derivanti da tale rimodulazione.

A seguito della progressiva adesione del PON Reti e Mobilità al Piano di Azione Coesione (PAC), il tasso di cofinanziamento a carico delle risorse europee per tre dei Grandi progetti (approvati prima del 2013¹¹²) è stato portato dal 50% al 75%, come illustrato nel prospetto che segue; tuttavia, hanno successivamente

¹¹² Il riferimento è alla decisione C(2013) 6852 del 21 ottobre 2013.

3.2.1.1 PON Reti – Grande progetto “Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta-Foggia (progetto di completamento)”

subito un ridimensionamento di entità significativa rispetto alla decisione iniziale, sia il Grande progetto “Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta-Foggia”, sia il Grande progetto “S.S.96 Barese”.

Prospetto 2 – Rimodulazione del tasso di cofinanziamento di alcuni progetti del PON Reti, a seguito dell’adesione al PAC (Grandi progetti completati al 31/3/2019)

(euro)

Titolo Grande Progetto	Estremi della I Decisione CE	Finanziamento totale	Risorse nazionali	Risorse Ue	Estremi della II Decisione CE	Importo totale	Risorse nazionali	Risorse Ue	Estremi della III Decisione CE	Importo totale	Risorse nazionali	Risorse Ue
Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta - Foggia	C(2009) 10517 del 18/12/2009	36.000.000	18.000.000	18.000.000	C(2013) 9785 del 19/12/2013	36.000.000	9.000.000	27.000.000	C(2017) 5662 dell'8/8/2017	26.626.666	6.656.666	19.970.000
S.S.106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la S.S.106 Firmo-Sibari. Lavori di adeguamento S.S.534	C(2011) 7341 del 24/10/2011	179.316.288	89.658.144	89.658.144	C(2013) 9785 del 19/12/2013	179.316.288	44.829.072	134.487.216				
SS. 96 "Barese" – Tronco Gravina – Bari	C(2012) 5565 dell'1/8/2012	236.755.309	118.377.655	118.377.655	C(2013) 9785 del 19/12/2013	236.755.309	59.188.827	177.566.482	C(2016) 3010 del 19/5/2016	62.200.000	15.550.000	46.650.000
Totale		452.071.597	226.035.799	226.035.799		452.071.597	113.017.899	339.053.698		88.826.666	22.206.666	66.620.000

3.2.1.1 PON Reti – Grande progetto “Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta-Foggia (progetto di completamento)”

Prospetto 1 - Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento dopo PAC (**)		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2019	Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura (*)
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.	
9.000.000	27.000.000	8.881.628	Stato - Fondo di Rotazione	26.644.884	26.644.884	48.315.981	di cui: 44.805.922 PAC 2014-2020; 3.510.059 CdP- I 2017-2021 - fonti Stato	57.197.609
								n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l'Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

(**) Con la decisione C(2017) 5662 dell'8/8/2017, l'importo ammesso a cofinanziamento è stato successivamente ridotto a 26.626.666,00 euro, di cui 19.970.000,00 euro (quota FESR) e 6.656.666,00 euro (quota Fondo di rotazione). La decisione è intervenuta successivamente alla data di presentazione della documentazione di chiusura.

Il Grande progetto “Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta-Foggia” (il cui soggetto attuatore è RFI)¹¹³, è stato finanziato nell’ambito dell’Asse II del PON “Potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell’armatura logistica delle aree convergenza” e, in particolare, nell’ambito dell’Obiettivo operativo II.1, teso a rafforzare le connessioni interne al sistema logistico portante e tra questo e i poli produttivi locali¹¹⁴. In tale prospettiva, l’intervento di raddoppio puntava a migliorare sia il collegamento trasversale tra i corridoi longitudinali tirrenico (Berlino-Palermo) e adriatico (Autostrade del Mare) secondo la linea direttrice Napoli-Bari, sia il regime d’esercizio, aumentando sensibilmente la velocità commerciale e i traffici merci sulla linea e, indirettamente, i traffici portuali delle regioni Puglia e Campania, in un territorio caratterizzato da condizioni geomorfologiche complesse. Per migliorare l’esercizio della linea che aveva uno sviluppo di 163 km circa, quasi per intero a singolo binario, è stata prevista l’esecuzione di un tratto di raddoppio tra le stazioni di Cervaro e Orsara, della lunghezza di 36,250 km circa, suddiviso in due interventi che rappresentano un completamento degli interventi lungo la direttrice Caserta-Foggia: Raddoppio Cervaro-Bovino (I lotto funzionale dal km 6+200 al km 29+150) e Raddoppio Bovino-Orsara (II lotto funzionale dal km 29+150 al km 42+150).

L’intervento era originariamente imputato al PON Trasporti 2000-2006: infatti, una parte dei lavori su tale linea ferroviaria erano stati già finanziati nell’ambito del Programma operativo “Trasporti” con la Decisione C(2005)1268 del 18.4.2005. Il contributo del FESR era stato fissato a 23.916.510 euro, pari al 43,5% del costo ammissibile totale del progetto. Poiché il periodo di esecuzione del progetto è stato stimato essere più lungo del periodo di programmazione 2000-2006, successivamente è stato chiesto il cofinanziamento dell’Unione per le fasi da realizzarsi durante il periodo 2007-2013.

Con decisione C(2009) 10517 del 18.12.2009, la Commissione europea ha definito l’oggetto fisico del Grande progetto ammesso a finanziamento nel periodo 2007/2013, composto dalle due tratte sopra menzionate e, tenuto conto del fatto che si trattava di un progetto generatore di entrate proprie, ha fissato in 36 milioni di euro l’importo a cui applicare il tasso di cofinanziamento del 50%; tale tasso veniva successivamente elevato al 75% con decisione C(2013) 9785 del 19 dicembre 2013.

Tuttavia, a livello nazionale, a seguito dei tagli delle risorse nazionali destinate alla rete infrastrutturale ferroviaria succedutisi a decorrere dal 2010,

¹¹³ Codice Unico di Progetto (CUP): J41H92000000008. Tale progetto non è classificato come retrospettivo.

¹¹⁴ Linea di Intervento II.1.1: Potenziamento dei collegamenti ferroviari (Codici Ue: 16, 17).

veniva definanziato il raddoppio della tratta Bovino- Orsara¹¹⁵, intervento che risultava non ancora avviato nel gennaio del 2012.

Nel 2015, pertanto, l’Autorità di gestione avviava l’iter per la modifica della Scheda Grande progetto, operando una riduzione dell’oggetto fisico del Grande progetto alla sola tratta ferroviaria Cervaro-Bovino; al contempo richiedeva il mantenimento dell’intero cofinanziamento FESR per l’importo sopra indicato, atteso che il contributo concesso nelle precedenti decisioni era solo parziale su un valore delle opere da realizzare molto più consistente¹¹⁶.

I servizi della Commissione, al termine di una lunga istruttoria, hanno applicato una riduzione del cofinanziamento proporzionale alla riduzione dell’oggetto fisico dell’investimento (da 36 Km a 23 Km), essendo venuto meno l’obiettivo specifico di contribuire al potenziamento e alla messa in sicurezza della tratta Bovino-Orsara.

Pertanto, alla fine di una lunga istruttoria, con la decisione CE C(2017) 5662 dell’8/8/2017, la Commissione europea ha approvato l’ultima versione della scheda Grande progetto che prevede la realizzazione del solo Raddoppio Cervaro-Bovino (22,950 km), determinando in euro 26.626.666,00 l’importo sul quale si applica il tasso di cofinanziamento del 75%¹¹⁷.

Per quanto attiene ai ritardi nel completamento dei lavori relativi al raddoppio della tratta Cervaro–Bovino, l’Autorità di gestione ha rappresentato che i lavori consegnati a maggio 2008, avevano consentito a dicembre 2012 di attivare il primo tratto di circa 18 chilometri costituente il nuovo binario dispari¹¹⁸. Tuttavia, **a partire dall’estate del 2013 si sono verificate varie criticità che hanno impedito la conclusione del progetto entro la data del 31 marzo 2017**. In particolare, il progetto ha subito un’interruzione dei lavori a seguito della intervenuta risoluzione del contratto per grave inadempimento dell’appaltatore, deliberata con provvedimento del 3 febbraio 2014; a seguito di nuova procedura di gara, sono stati riaffidati i lavori a luglio 2015, con un cronoprogramma compatibile con la fine lavori a dicembre 2016, ma il progetto ha subito

¹¹⁵ Il riferimento è alla delibera CIPE n.4/2012 del 20 gennaio 2012, che aggiornava il Contratto di Programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A. de-finanziando gli interventi non avviati, tra cui appunto la tratta Bovino-Orsara.

¹¹⁶ L’importo di 36 milioni di euro, infatti, rappresentava un contributo parziale alla realizzazione delle 2 tratte sopra indicate, i cui costi “a vita intera”, alla data di presentazione del formulario, ammontavano rispettivamente a 230 milioni di euro per il Raddoppio Cervaro-Bovino e a 300 milioni di euro per il Raddoppio Bovino-Orsara.

¹¹⁷ Il calcolo della Commissione è stato compiuto sulla base delle fatture effettivamente emesse per i lavori relativi alla tratta «Cervaro-Bovino» rispetto all’originario costo totale del progetto, tenendo conto della riduzione fisica del progetto, che è stata di 13 km rispetto ai 36 originariamente previsti. L’importo al quale è stato applicato il tasso di cofinanziamento ha comportato pertanto un abbassamento a 19.970.000,00 euro del contributo FESR.

¹¹⁸ Seconda integrazione istruttoria: nota prot.3485 del 27/2/2020.

ulteriori ritardi attuativi a causa di difficoltà tecniche ed esecutive. A settembre 2015, la variazione della normativa e del disciplinare tecnico per l'esecuzione del servizio di bonifica bellica sistematica terrestre ha comportato un rallentamento della tempistica per lo svincolo delle aree da parte della competente Autorità; tale circostanza, unitamente alle specifiche prescrizioni connesse alla demolizione della sovrastruttura ferroviaria ed in particolare alle fasi di rimozione della massicciata (*ballast*) hanno comportato un rallentamento dei lavori; infine, si è aggiunto a quanto descritto anche il ritardo nella chiusura della Strada Provinciale 106, in corrispondenza del passaggio a livello al Km 27.

La parte di lavori già effettuata è stata collaudata in data 27 settembre 2017; il collaudo dei restanti lavori, ultimati il 25 marzo 2019, è stato programmato per aprile 2020. Tale scadenza è stata successivamente posticipata al giugno 2021, per quanto riguarda i lavori di completamento del Raddoppio Cervaro – Bovino (convenzione n.14/2015), e al luglio 2022 per la parte relativa all'implementazione del sistema di segnalamento (convenzione n.13/2012).

Gli indicatori di realizzazione e di risultato dell'intervento sono i seguenti:

Prospetto 2 – Indicatori di realizzazione fisica

Denominazione Indicatore	Valore baseline	Valore programmato iniziale	Valore realizzato
Km di ferrovie ristrutturare	0	20	20
Km di ferrovie TEN	0	23	23
Km di nuove ferrovie	0	3	3

Fonte: elaborazione Corte dei conti su Autorità di gestione

Prospetto 3 – Indicatori di risultato

Variazione velocità massima di tracciato (km/h)			Variazione capacità potenziale (treni/gg)		
Baseline (valore di partenza)	Obiettivo	Valore realizzato	Baseline (valore di partenza)	Obiettivo	Valore realizzato
140 km/h	200 km/h	200 km/h	80 treni/gg	120 treni/gg	120 treni/gg

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

L'Autorità di gestione, più in generale, ha evidenziato che l'intervento ha contribuito al miglioramento della dotazione di infrastrutture ferroviarie del Mezzogiorno, consentendo l'innalzamento della velocità e della capacità commerciale della linea.

3.2.1.2 PON Reti – Grande progetto “Completamento del raddoppio della tratta Catania Ognina – Catania Centrale”

Prospetto 1 - Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 1/1/2016 - 31/3/2019		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue (*)
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
8.326.250	24.818.750	7.832.691	Stato - FdR	23.498.074	23.498.074	2.692.446	Contratto di Programma	10.525.138	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l'Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

Il Grande progetto relativo all'intervento di “Completamento del Raddoppio della tratta Catania Ognina – Catania Centrale”¹¹⁹, che si inserisce in un più ampio quadro di sistemazione del Nodo di Catania. Esso è stato finanziato nell'ambito dell'Asse II: potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree convergenza e, in particolare, nell'ambito dell'Obiettivo operativo II.1, teso a rafforzare le connessioni interne al sistema logistico portante e tra questo e i poli produttivi locali. L'intervento era originariamente imputato al PON Trasporti 2000-2006, ma poi è stato ritirato; successivamente, è stato ammesso a finanziamento sul PON Reti e Mobilità con decreto 10288 del 27/9/2010. Nel corso dell'annualità 2015 la Commissione ha richiesto di procedere alla redazione della scheda GP, che è stata approvata con Decisione C(2017)2199 nel 2017.

L'intervento aveva l'obiettivo di potenziare la rete esistente, integrando l'infrastruttura ferroviaria delle regioni meridionali con le direttrici che la collegano al nord del Paese e all'Europa.

In particolare, il progetto prevedeva il raddoppio del tratto di linea da Catania Centrale a Catania Ognina per un'estesa di circa 2,6 km, di cui circa 1,4 km in galleria (galleria Ognina). Oltre all'eliminazione del “collo di bottiglia” rappresentato dal binario semplice tra Catania Ognina e Catania Centrale, l'intervento in oggetto ha attrezzato il nodo di Catania con ulteriori due fermate metropolitane (Europa e Picanello) e con una nuova fermata (Ognina) in sostituzione della vecchia.

Il mancato completamento dell'opera entro il 31/3/2017 è da riportarsi a una serie di sospensioni delle attività dei cantieri, nel corso del 2016, riconducibili a motivi diversi (ricorsi giudiziari, imprevisti geologici, difficoltà negli scavi); i lavori

¹¹⁹ Codice Unico di Progetto (CUP): J11H92000020008. Non si tratta di progetto retrospettivo.

sono stati ultimati a dicembre 2018, ma l'opera non risulta ancora collaudata; il completamento del collaudo tecnico amministrativo è previsto entro il mese di agosto 2021.

Gli indicatori di realizzazione e di risultato sono i seguenti:

Prospetto 2 – Indicatori di realizzazione fisica

Denominazione indicatore	Valore baseline	Valore programmato iniziale	Valore Realizzato
Km di ferrovie ristrutturate	0,00	2,60	2,60
Km di ferrovie TEN	0,00	2,60	2,60

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Prospetto 3 – Indicatori di risultato

Variazione capacità potenziale (treni/gg)		
Baseline (valore di partenza)	Obiettivo	Valore realizzato
120 treni/gg	120/160 treni/gg	120/160 treni/gg

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

L'Autorità di gestione ha, infine, segnalato che l'intervento in questione ha consentito un aumento della capacità sulla tratta interessata ed un miglioramento dei livelli di sicurezza e regolarità di circolazione, a beneficio delle aree industriali di Catania, Priolo ed Augusta.

3.2.1.3 PON Reti – Grande progetto “S.S. 106 Jonica - Megalotto 4, raccordo tra la A3 SA-RC e la S.S. 106 Firmo – Sibari e lavori di adeguamento alla cat. B della S.S. 534”

Prospetto 1 - Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento dopo PAC		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 1/1/2016 - 31/3/2019	Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura	
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
44.829.072	134.487.216	17.136.472	Stato-FdR	35.098.733	35.098.733	57.289.543	PAC Salvaguardi a Interventi 2007-2013	74.426.015	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l'Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

Il Grande progetto “S.S. 106 Jonica – Megalotto 4, raccordo tra la A3 SA-RC e la S.S. 106 Firmo – Sibari e lavori di adeguamento alla cat. B della S.S. 534”¹²⁰ è stato finanziato nell’ambito dell’Asse II: potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell’armatura logistica delle aree convergenza e, in particolare, nell’ambito Obiettivo operativo II.1: Rafforzare le connessioni interne al sistema logistico portante e tra questo e i poli produttivi locali.

In particolare, il tracciato interessato dal progetto si estende per 14,1 km per ogni senso di marcia e si sviluppa lungo il tratto di S.S. 534 compreso tra lo svincolo di Firmo dell’Autostrada A3 SA-RC e la località in cui è prevista la realizzazione dello svincolo di Sibari, per il collegamento con la S.S. 106 Jonica.

I lavori hanno riguardato:

- l’ampliamento della sede stradale della S.S. 534 con il raddoppio della capacità da due a quattro corsie, realizzando due carreggiate separate.
- alcune modifiche del tracciato dell’attuale S.S. 534 con raccordi verticali e orizzontali di raggio più larghi;
- nuovi percorsi per quattro svincoli e predisposizione di aree per l’installazione di due impianti di distribuzione di carburante.

Con una prima decisione assunta nel 2011 (decisione C(2011) 7341 del 24.10.2011), la Commissione europea fissava in 179 milioni di euro l’importo a cui applicare il tasso di cofinanziamento di parte europea del 50%; tale tasso veniva successivamente elevato al 75% con decisione C(2013) 9785 del 19 dicembre 2013. Tuttavia, **a fronte di risorse UE disponibili per un massimo di 134 milioni di euro, alla data del 31.12.2015, risultavano pagamenti certificabili per 35 milioni di euro; i pagamenti effettuati nel periodo 1.1.2016 – 31.3.2019, a carico del PAC, sono stati, invece, superiori a 57 milioni di euro.**

Il mancato completamento dell’opera entro il 31/3/2017 è dipeso principalmente dalla risoluzione del contratto d’appalto, stipulato in data 16/2/2012, per grave inadempimento dell’appaltatore, successivamente alla quale il beneficiario ANAS ha provveduto ad affidare, ai sensi dell’art.140 del decreto legislativo n.163/06, l’esecuzione dei lavori al successivo primo classificato utile in sede di gara.

Il lungo fermo del cantiere a causa della crisi che aveva investito il precedente appaltatore, le fasi procedurali propedeutiche al nuovo affidamento e la conseguente rimodulazione del cronoprogramma lavori hanno indotto ANAS ad avanzare la richiesta di inserire il Grande progetto tra quelli “non funzionanti”.

¹²⁰ Codice Unico di Progetto (CUP): F11B01000360001. Non si tratta di progetto retrospettivo.

L’opera è stata completata e aperta al traffico, per l’intero tratto, nel dicembre 2018; il collaudo dell’opera è intervenuto in data 26/11/2020.

Gli indicatori di realizzazione e di risultato sono i seguenti:

Prospetto 2 – Indicatori di realizzazione fisica

Denominazione indicatore	Valore baseline	Valore programmato iniziale	Valore realizzato
Km di strade ristrutturate	0,00	14,10	14,10

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Prospetto 3 – Indicatori di risultato

Livelli di servizio		% di adeguamento a livello di servizio superiore (Km oggetto di aumento di livello di servizio/Km oggetto di intervento*100)		
Ante operam	Post operam	Baseline (valore dipartenza)	Obiettivo	Valore realizzato
Livello di servizio C 100%	Livello di servizio B 100%	0	100%	100%

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

L’intervento di ammodernamento ha in primo luogo consentito di migliorare gli standard di servizio e ha ridotto i tempi di percorrenza tra il versante adriatico e tirrenico – in particolare, tra i poli produttivi e portuali di Bari/Taranto e Gioia Tauro e il restante contesto regionale calabrese – contribuendo alla riduzione dell’impatto ambientale.

La realizzazione di due carreggiate separate – ciascuna con due corsie per senso di marcia – ha, inoltre, comportato l’incremento dei livelli di sicurezza, anche se l’indicatore di risultato relativo alla “Variazione dell’incidentalità sulle strade oggetto di intervento”, non è stato ancora quantificato, a causa della recente conclusione dei lavori.

Come rilevato dall’Autorità di gestione, la riduzione dei tempi e, dunque, dei costi di trasporto contribuisce allo sviluppo delle attività imprenditoriali, con una prospettiva di incremento dei livelli occupazionali (tuttavia, non è stata fornita alcuna documentazione a supporto).

3.2.1.4 PON Reti – Grande progetto “S.S.96 “Barese” – Tronco: Gravina – Bari Completamento dell’itinerario con adeguamento della sezione stradale”**Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Titolo Grande progetto		Importo ammesso a cofinanziamento dopo PAC		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 1/1/2016 - 31/3/2019		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
		Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue (*)
				Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
S.S. 96 Barese	Ammodernamento del tratto compreso tra la fine della variante di Toritto e Modugno, compresa la Variante di Palo del Colle	59.188.827	177.566.482	10.909.483	Stab - FdR	22.985.737	22.985.737	41.769.696	PAC Salvaguardia Interventi 2007-2013	52.679.180	n.d.
	Ammodernamento del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto - Il stralcio dal km 84+154 (fine variante di Altamura) al km 94+040 (innesto con il I Stralcio)			8.076.232	Stab - FdR	18.267.498	18.267.498	24.319.370	PAC Salvaguardia Interventi 2007-2013	32.395.602	n.d.
	Ampliamento da due a quattro corsie del tronco stradale che va dal Km 84+154 (inizio variante di Altamura) all'innesto con la S.S. 99 (I Lotto della S.S. 96-99) (**)										
Totale		59.188.827	177.566.482	18.985.716		41.253.235	41.253.235	66.089.066		85.074.782	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l'Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

(**) L'ultimo lotto è stato stralciato. L'intervento non è pertanto più incluso nella scheda Grande progetto la cui versione modificata e aggiornata è stata approvata con decisione C(2016) 3010 *final* del 19/05/2016.

Anche questo Grande progetto¹²¹, come i precedenti del PON Reti e Mobilità, è riferito all'Asse II - Potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree convergenza, e, in particolare, all'Obiettivo operativo II.1: Rafforzare le connessioni interne al sistema logistico portante e tra questo e i poli produttivi locali; in particolare, la S.S. 96 da Bari ad Altamura è parte della direttrice di collegamento più importante fra il capoluogo della regione pugliese, ed entrambi i capoluoghi di provincia lucani.

Originariamente, il Grande progetto prevedeva la realizzazione di tre interventi sulla stessa tratta (decisione C(2012) 5565 dell'1.08.2012):

- S.S. 96. Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto - Modugno, compreso la Variante di Palo del Colle¹²²;
- S.S. 96. Lavori di ammodernamento ed adeguamento della sez. tipo B del CdS del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto: Il stralcio dal km 84+154 al km 94+040¹²³;

¹²¹ Non si tratta di progetto retrospettivo.¹²² Codice Unico di Progetto: F91B05000390006.¹²³ Codice Unico di Progetto: F71B01000170006.

- S.S. 96. Ampliamento da due a quattro corsie del tronco stradale che va dal Km 84+154 (inizio variante di Altamura) all’innesto con la S.S. 99 (I Lotto della S.S. 96-99)¹²⁴.

La scheda Grande progetto “S.S. 96” ha subito una prima rimodulazione finanziaria in seguito all’adesione del PON al Piano di Azione Coesione (PAC), che ha comportato un innalzamento del tasso di cofinanziamento a carico del FESR dal 50% al 75%; pertanto, fermo restando l’importo complessivo ammesso per il progetto, pari a 236.755.309 euro, vi è stato un incremento delle risorse FESR da 118.377.654,50 euro a 177.566.482 euro (decisione C(2013) 9785 del 19.12.2013).

In occasione di tale processo, l’Autorità di gestione ha attivato un’attività di monitoraggio rafforzato sull’andamento procedurale e fisico degli interventi, valutandoli in base alla loro reale capacità di produrre spesa. **Tale sorveglianza rafforzata ha portato ad un ridimensionamento delle realizzazioni sia fisiche che finanziarie del Grande progetto a causa del forte ritardo accumulato per la realizzazione del terzo lotto “Lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco Variante di Altamura 1° Lotto –dal Km 84+154 (inizio variante di Altamura) all’innesto con la S.S. 99”.** L’avvio delle procedure di gara per la realizzazione di questo lotto è stato, infatti, posticipato più volte dall’ente beneficiario, rendendo la tempistica di realizzazione dell’opera incompatibile con il periodo di eleggibilità della spesa prevista per la programmazione comunitaria 2007-2013.

L’Autorità di gestione ha provveduto, pertanto, ad eliminare tale lotto dalla scheda Grande progetto, e con la decisione della CE C(2016) 3010 del 19.05.2016¹²⁵, la Commissione ha approvato la nuova configurazione della scheda Grande progetto, nella quale veniva stabilito il finanziamento di soltanto due dei tre lotti originariamente previsti; l’importo complessivo al quale applicare il tasso di cofinanziamento del 75% era conseguentemente ridotto a euro 62.200.000 (contributo FESR: euro 46.650.000).

Tra le cause che hanno determinato il mancato completamento di tali due lotti nel termine previsto del 31 marzo 2017, si segnalano le difficoltà riscontrate nell’acquisizione dei pareri paesaggistici e archeologici relativamente ai manufatti denominati “Casino Nitti” e “Torre San Vincenzo”, per i quali si sono rese necessarie modifiche al Progetto

¹²⁴ Codice Unico di Progetto: F36G02000220007.

¹²⁵ Decisione della Commissione del 19/05/2016 che modifica la decisione della Commissione C(2012) 5565 relativa al Grande progetto “SS.96 “Barese” – Tronco: Gravina – Bari Completamento dell’itinerario con adeguamento della sezione stradale”, facente parte del programma operativo “Reti e mobilità” per l’erogazione dell’assistenza strutturale del Fondo europeo di sviluppo regionale nell’ambito dell’obiettivo “Convergenza” in Italia CCI 2010IT161PR003.

Esecutivo, nonché i ritardi nell’individuazione delle soluzioni per le interferenze con le condotte idriche e fognarie gestite da AQP S.p.a.

Il completamento delle opere è avvenuto entro la scadenza del 31 marzo 2019, il collaudo dei lavori relativi al secondo lotto è intervenuto in data 16/7/2020, mentre il collaudo dei lavori relativi al primo lotto è atteso entro la fine del 2021.

Gli indicatori di realizzazione e di risultato sono i seguenti:

Prospetto 2 – Indicatori di realizzazione fisica

Intervento	Denominazione indicatore	Valore baseline	Valore programmato iniziale	Valore concluso
S.S. 96. Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto Modugno, compreso la Variante di Palo del Colle	Km di strade ristrutturate	0,00	8,74	8,74
S.S. 96. Lavori di ammodernamento ed adeguamento della sez. tipo B del CdS del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l’inizio della variante di Toritto: Il stralcio dal km 84+154 al km 94+040	Km di strade ristrutturate	0,00	10,73	10,73

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Prospetto 3 – Indicatori di risultato

Intervento	Livelli di servizio		% di adeguamento a livello di servizio superiore (Km oggetto di aumento di livello di servizio/Km oggetto di intervento*100)		
	Ante Operam	Post Operam	Baseline (valore di partenza)	Obiettivo	Valore concluso
S.S. 96. Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto - Modugno, compreso la Variante di Palo del Colle	Livelli di servizio C 60% Livelli di servizio D 40%	Livelli di servizio B 100%	0	100%	100%
S.S. 96. Lavori di ammodernamento ed adeguamento della sez. tipo B del CdS del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l’inizio della variante di Toritto: Il stralcio dal km 84+154 al km 94+040	Livelli di servizio C 70% Livelli di servizio D 30%	Livelli di servizio B 100%	0	100%	100%

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Al momento dell’istruttoria non era stato ancora valorizzato l’indicatore di risultato “Variazione dell’incidentalità sulle strade oggetto di intervento”, per mancanza di dati significativi sull’incidentalità nella fase *post operam*.

In linea generale, l’Autorità di gestione ha evidenziato che la realizzazione del progetto ha generato ricadute positive per l’economia e lo sviluppo dell’area pugliese e lucana, e, in particolare per il distretto industriale murgiano, tradizionalmente identificato nel “triangolo del mobile” Matera-Altamura-Santeramo del Colle.

Per quanto riguarda il terzo intervento, non più assistito dal finanziamento europeo, la copertura finanziaria è stata garantita dal PAC: l’importo delle risorse

pubbliche nazionali a valere sul PAC Salvaguardia 2007-2013 destinato al finanziamento dell’intervento è stato pari a 27.993.853,54 euro, mentre i pagamenti alla data del 31/12/2019 ammontano a 24.199.726,84 euro.

Il terzo lotto è stato ultimato il 12/9/2019 mentre il collaudo tecnico-amministrativo, inizialmente previsto per il mese di giugno 2021, ha subito ritardi, dovuti alla necessità di acquisire i risultati di ulteriori prove in sito ed in laboratorio, oltre che di effettuare dei ripristini dei giunti di dilatazione; si stima che le attività necessarie al collaudo tecnico-amministrativo potranno essere concluse entro la fine dell’anno.

Obiettivo Convergenza (POR)**3.2.2 POR Sicilia**

Per quanto riguarda i Grandi progetti cofinanziati nell'ambito del POR Sicilia 2007-2013, i seguenti tre sono stati completati alla data del 31 marzo 2019.

Prospetto 1 – Dati finanziari dei Grandi progetti POR Sicilia completati al 31/3/2019

(euro)

Titolo Grande Progetto	Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/11/2016 - 31/3/2019	Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura	
	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue					
			Importo	Fonte di finanziamento						
Velocizzazione della linea ferroviaria Palermo-Agrigento	23.866.596	71.599.786	22.625.664	Cofinanziamento IGRUE Delibera cipe n.17 del 2003 - Quota F.4 - Regioni Mezzogiorno	51.684.483	51.684.483	19.777.044	Delibera cipe n.17 del 2003 - Quota F.4 - Regioni Mezzogiorno - Legge di stabilità n.208/2015 art.1 comma 804	42.402.709	n.d.
Ricostruzione dell'acquedotto Gela-Aragona	10.616.003	31.848.009	19.755.701	Cofinanziamento IGRUE Statale Del. 136/2002 Delibera CIPE N. 17 del 2003 - Quota F.4 - Regioni Mezzogiorno SICILIAQUUE S.P.A	30.588.717	30.588.717	11.137.815	Statale Del. 136/2002 Delibera CIPE N. 17 del 2003 - Quota F.4 - Regioni Mezzogiorno SICILIAQUUE S.P.A	30.893.516	n.d.
Edificazione nuovo Ospedale S. Marco in Librino Catania con Centro di eccellenza ortopedico	35.462.623	106.387.868	137.254.235	Cofinanziamento IGRUE Delibera CIPE n.142 del 1999 - Quota ordinaria L.67/88 e ss.mm art.20 L.448/98 art.71 cap.812403 Fondo sanitario nazionale annualità 1989 AOU.P.V.E. di Catania del.2913	73.233.006	73.233.006	28.288.626	Delibera CIPE n.142 del 1999 - Quota ordinaria L.67/88 e ss.mm art.20 L.448/98 art.71 cap.812403 Fondo sanitario nazionale annualità 1989 AOU.P.V.E. di Catania del.2913	165.542.861	n.d.
Totale POR Sicilia	69.945.222	209.835.663	179.635.601		155.506.206	155.506.206	59.203.485		238.839.086	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

3.2.2.1 POR Sicilia – Grande progetto “Velocizzazione della linea ferroviaria Palermo – Agrigento”**Prospetto 1 - Dati finanziari**

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 1/1/2016 - 31/3/2019	Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura	
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue					
		Importo	Fonte di finanz.						
23.866.596	71.599.786	22.625.664	Cofinanziamento IGRUE Delibera cipe n.17 del 2003 - Quota F.4 - Regioni Mezzogiorno	51.684.483	51.684.483	19.777.044	Delibera cipe n.17 del 2003 - Quota F.4 - Regioni Mezzogiorno - Legge di stabilità n.208/2015 art.1 comma 804	42.402.709	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Il dato definitivo sarà noto soltanto con l'approvazione definitiva della documentazione di chiusura.

Il Grande progetto è stato finanziato a valere sull'Asse I Reti e collegamenti per la mobilità; obiettivo operativo 1.1.1. In particolare, l'intervento ha avuto come obiettivi la riduzione dei tempi di percorrenza e il miglioramento degli standard di sicurezza della

tratta ferroviaria Palermo-Agrigento attraverso vari interventi di velocizzazione del tracciato¹²⁶.

Come comunicato dall’Autorità di gestione, l’intervento è stato avviato nella programmazione 2000-2006, realizzando spese certificate pari a 65.239.412,99 euro sulla misura 6.0.2 del POR Sicilia 2000-2006. Successivamente, come consentito dai regolamenti dell’Unione europea, è stato posto “a cavallo” con il PO FESR Sicilia 2007-2013. L'intervento è stato completato nei termini previsti dagli Orientamenti di chiusura del PO FESR 2007-2013 con risorse nazionali per oltre 19 milioni.

In dettaglio le fonti di finanziamento dell’intervento risultavano così ripartite:

Prospetto 2 – Fonti di finanziamento

(euro)

Fonte	Importo finanziato
POR Sicilia 2000-2006	65.239.412,99
PO FESR Sicilia 2007-2013	74.581.531,26
Programmazione Complementare PAC 2014-2020	19.679.055,75
Delibera CIPE 17/2003	8.000.000,00
Totale	167.500.000,00

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

In sede di attuazione, il progetto di velocizzazione è stato strutturato in due piani:

- opere con progettazione interna alla società RFI-Rete Ferroviaria Italiana (beneficiario dell’intervento), attuati tramite due appalti, i cui lavori sono iniziati nel 2003 e sono stati completati nel 2005;
- opere con progettazione esterna a RFI (progettazione affidata tramite gara), la cui attuazione è stata avviata con l’affidamento di tre appalti denominati “I, II e III stralcio”.

L’inizio dei lavori risale al 2006; i lavori sono stati completati e resi funzionanti a dicembre 2017.

¹²⁶ CUP: J11H02000060001. Il progetto ha natura retrospettiva. Si v. Commissione europea, decisione C(2012) 4723 *final* del 11/7/2012, allegato I. L’Autorità di gestione ha comunicato che l’intervento ha incluso una serie di rettifiche di tracciato nel tratto compreso tra la stazione di Fiumetorto, al km 43+219, e la stazione di Agrigento Centrale, al km 137+354, nonché la realizzazione dei tre Nodi Intermodali ferro/gomma di Roccapalumba, Cammarata ed Aragona Caldare, i 4 Nuovi ACEI di Roccapalumba, Lercara Diramazione, Aragona ed Agrigento Bassa, la soppressione di alcuni passaggi a livello, la sostituzione dei deviatori per la velocizzazione degli itinerari negli impianti sede di incrocio, l’istituzione del rango C sull’intera linea.

I ritardi nella realizzazione delle opere del I stralcio¹²⁷ e del II stralcio¹²⁸ sono riconducibili agli inadempimenti delle rispettive capogruppo affidatarie, che hanno determinato la necessità di procedere a nuovi affidamenti, mentre l'avanzamento del III stralcio¹²⁹ è stato condizionato dai ritardi nella realizzazione delle opere civili del I stralcio.

In ordine all'avanzamento del progetto dei tre stralci, l'Autorità di gestione ha esposto la seguente situazione:

- Ex I Stralcio (Opere Civili): Variante di Lercara. n.3 Nodi Intermodali, soppressione passaggi a livello, nuovi parcheggi, ecc.:

Le opere previste (Variante Lercara Nodo Intermodale di Aragona, di Roccapalumba, di Cammarata e al parcheggio di Castronovo) sono state completate e messe in uso. L'ultima opera completata e messa in uso è stata la Variante Lercara, attivata il 10/12/2017. I residui lavori di completamento e finiture sono stati ultimati ad aprile 2018.

- Ex II Stralcio (opere civili e tecnologie): 6 Varianti di tracciato, soppressione passaggi a livello, adeguamento opere d'arte.

Le 5 Varianti di tracciato previste sono state completate e messe in uso. I passaggi a livello soppressi sono i seguenti: PL km 75+332, PL km 89+292, PL km 95+217. È stato completato, inoltre, il rinnovo e risanamento del binario nella tratta Fiumetorto - Montemaggiore unitamente ai piccoli spostamenti di tracciato.

¹²⁷ Ex I Stralcio (Opere civili): Variante di Lercara. n.3 Nodi Intermodali. sopp. PL. nuovi parcheggi. l'affidamento dei lavori è intervenuto nel 2005, mentre i lavori sono entrati a regime a partire dalla seconda metà del 2006. L'opera più importante dell'appalto è la Variante di tracciato 2.1 (cd. Variante di Lercara) per un'estesa di circa 7,5 km, di cui circa 2,78 km costituiti dalla nuova Galleria di Lercara. Dalla fine del 2008, le criticità finanziarie che hanno coinvolto la società capogruppo dell'ATI, hanno determinato un notevole ritardo nel completamento delle relative opere incluse nell'appalto, culminato con la risoluzione in danno del contratto avvenuta il 27/11/09. Il Piano degli affidamenti dei lavori di completamento delle opere è stato suddiviso in tre parti, affidate ad imprese diverse.

La risoluzione di non conformità rinvenute all'interno della galleria Lercara, per la parte realizzata dalla prima affidataria, è stata la principale causa di protrazione dei tempi di esecuzione delle opere

¹²⁸ Ex II Stralcio (opere civili e tecnologiche): 6 Varianti di tracciato, sopp. PL, adeguamento opere d'arte.

I lavori sono entrati a regime a partire dalla seconda metà del 2007. Le opere completate e messe in funzione con il primo appalto sono state le seguenti: Variante 3.4, Soppressione PL km 75+332, IA Fase Variante 3.2 e sopp. PL km 89+292, Variante 3.1, Variante 3.5 e sopp. PL km 95+217, rinnovo e risanamento del binario nella tratta Fiumetorto - Montemaggiore unitamente ai piccoli spostamenti di tracciato. Nel II semestre del 2011, la società capogruppo affidataria del II Stralcio, a causa delle criticità finanziarie in cui versava, è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria ex decreto legislativo 270/1999. Tale situazione, che aveva creato una fase di stallo sulle lavorazioni di cantiere, è culminata con la risoluzione unilaterale del contratto del 14/11/2011.

Il Piano degli affidamenti dei lavori di completamento delle opere è stato suddiviso in due parti, affidate ad imprese diverse.

¹²⁹ III Stralcio (Tecnologiche): Variante di Lercara. n.3 Nodi Intermodali. sopp. PL, nuovi parcheggi. ecc. Il contratto di affidamento è del febbraio 2007, mentre i lavori sono entrati a regime a partire dal IV trimestre 2007. Le opere incluse nello stralcio riguardano i lavori tecnologici delle stesse opere funzionali incluse nel I Stralcio all'interno del quale sono programmate le sole opere civili.

- Ex III Stralcio (Tecnologie): Variante di Lercara. n. 3 Nodi Intermodali. soppressione passaggi a livello, nuovi parcheggi.

Le opere previste sono state completate e messe in uso. Le ultime opere completate e messe in uso riguardano l'attrezzaggio tecnologico della Variante Lercara, attivata il 10/12/2017.

I collaudi risultano attualmente in corso e si prevede il completamento di tutte le procedure nel corso del primo semestre 2021.

Quanto agli indicatori, era previsto che il Grande progetto contribuisse al raggiungimento dei seguenti indicatori del Programma operativo:

Prospetto 3 – Indicatori

Tipo indicatore	Indicatore	Baseline	Target	Valore conseguito
Impatto	Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia	1,2 al 2010	2	La serie si è interrotta nel 2010
Risultato	Tempo di percorrenza fra due punti predefiniti degli assi ferroviari principali (minuti)	Non disponibile	Diminuzione	-17 minuti
Risultato	Tasso di mortalità stradale nelle strade oggetto di intervento (rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti, moltiplicato 100)	2,7 al 2005	2	2,07 nel RAE al 2015 1,91 nel 2018
Risultato	Emissioni di CO2 da trasporto stradale (tonnellate per abitante)	2,04 al 2005	1,8	Serie interrotta nel 2010
Realizzazione	km di ferrovie ristrutturate (core indicator n°19)	0	100	170,4
Indicatore di realizzazione specifico	Riduzione dei tempi di percorrenza	n.d.	Diminuzione	-17 minuti
Indicatore di realizzazione specifico	Miglioramento degli standard di sicurezza (Si utilizza come proxy il tasso di mortalità stradale)	2,7 al 2005	2	2,07 nel RAE al 2015 1,91 nel 2018

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Nelle more dei collaudi, l’Autorità di gestione ha comunicato che tutti gli indicatori del PO associati al Grande progetto hanno soddisfatto i relativi *target* a prescindere dal completamento di quest’ultimo (al netto dell’indicatore di impatto, non gestibile per l’assenza della valorizzazione da parte dell’ISTAT). Per quanto attiene al valore dell’indicatore di risultato del Programma “Tempo di percorrenza fra due punti predefiniti degli assi ferroviari principali (minuti)”, esso è stato comunque calcolato prendendo in considerazione i dati rilevati per il GP, **essendo state già attivate, seppur non completate, diverse fasi funzionali dello stesso intervento**. A tale proposito, è stato possibile registrare una riduzione dei tempi di percorrenza tra il capoluogo regionale ed Agrigento di circa 17 minuti rispetto alla situazione “senza realizzazione dell’intervento”.

Per quanto attiene, inoltre, agli indicatori di realizzazione specifici del Grande progetto, l'Autorità di gestione ha comunicato che sia l'indicatore “Riduzione dei tempi di percorrenza”, di cui era prevista la generica diminuzione, sia l'indicatore “Miglioramento degli standard di sicurezza”¹³⁰ sono stati soddisfatti.

In particolare, l'attivazione dell'intervento ha portato ad un miglioramento degli standard di servizio, passando da una velocità di tracciato di 75/80 km/h nella situazione "ante" ai 140/150 km/h odierni, una riduzione del tracciato nella relazione Palermo-Agrigento di circa 1,3 km e un minor impatto dal punto di vista del rischio idraulico. L'eliminazione di tre passaggi a livello ferroviari, conseguente alla dismissione del tratto di linea Roccapalumba-Lercara Diramazione, ha comportato un aumento degli standard di sicurezza, e, infine, attraverso l'esercizio ferroviario e la creazione dei nuovi parcheggi di Cerda e Castronovo, sulla tratta risulta efficacemente garantito lo scambio intermodale.

3.2.2.2 POR Sicilia – Grande progetto “Lavori di ricostruzione dell'Acquedotto Gela – Aragona”

Prospetto 1 - Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2019		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue (*)
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
10.616.003	31.848.009	19.755.701	Cofinanziamento IGRUE Statale Del. 136/2002 Delibera CIPE N. 17 del 2003 - Quota F.4 - Regioni Mezzogiorno SICILIACQUE S.P.A	30.588.717	30.588.717	11.137.815	Statale Del. 136/2002 Delibera CIPE N. 17 del 2003 - Quota F.4 - Regioni Mezzogiorno SICILIACQUE S.P.A	30.893.516	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Il dato definitivo sarà noto soltanto con l'approvazione definitiva della documentazione di chiusura.

Il Grande progetto è inserito nell'Asse II Uso efficiente delle risorse naturali; Obiettivo operativo: Realizzare infrastrutture finalizzate ad ottimizzare la funzionalità degli impianti di accumulo e distribuzione primaria per garantire una disponibilità adeguata in termini quantitativi e qualitativi della risorsa idrica per uso misto a livello sovraziendale.

¹³⁰ L'indicatore è stato conseguito alla luce della forte riduzione della mortalità stradale da 2,7 a 1,9.

L'intervento è stato inizialmente finanziato a valere sulle risorse APQ Risorse idriche e su risorse Siciliacque S.p.A. per l'importo di 89.205.267,68 euro, secondo la seguente articolazione: 53.565.000,00 euro a valere sulla legge Obiettivo n.443/01 e delibera CIPE n.136/2002; 24.948.000,00 euro delibera CIPE n. 84/2000; 10.692.000,00 euro a carico di Siciliacque S.p.A. L'ammissione al finanziamento è stata effettuata dal Commissario delegato per l'emergenza idrica con ordinanza n. 1270 del 28 ottobre 2003.

Si tratta di un progetto retrospettivo, imputato al POR 2000-2006 e successivamente ammesso a finanziamento nel POR FESR 2007-2013 per l'importo complessivo di euro 42.464.012, con la decisione della Commissione C(2014)5357 del 30/7/2014.

Il primo contratto d'appalto è stato stipulato nel settembre 2007; a seguito di una serie di contestazioni reciprocamente sollevate tra l'ATI e la stazione appaltante, culminate in un'illegittima sospensione dei lavori da parte dell'ATI, l'Amministrazione committente ha dichiarato l'avvenuta risoluzione di diritto del contratto, a far data dal dicembre 2011.

A seguito dell'abbandono dei predetti lavori da parte dell'ATI è stato redatto, da parte di Siciliacque, apposito progetto esecutivo di completamento dei lavori di ricostruzione dell'Acquedotto Gela-Aragona, ammesso a finanziamento nell'anno 2013¹³¹. A seguito del nuovo affidamento, i lavori sono stati ultimati in data 31 luglio 2017. **La Commissione di collaudo ha preso atto dell'avvenuta ultimazione dei lavori ed ha accertato la conseguita fruibilità dell'opera in data 29 dicembre 2017.**

Il costo complessivo degli interventi, come emerge dalla determina di rimodulazione del quadro economico di spesa n. 5059/19 del 17/5/2019, è il seguente: 52.317.176,65 euro per lavori effettuati nell'ambito del I appalto; 11.231.688,29 euro IVA inclusa per i lavori di completamento; 1.823.426,92 euro IVA esclusa per costi sostenuti dalla Regione siciliana.

Per quanto attiene ai dati relativi alla valorizzazione degli indicatori, ovvero “Rifacimento adduttore”, con *target* 90 Km, e “Popolazione aggiuntiva servita”, con *target* 370.000 abitanti, sono stati entrambi soddisfatti.

¹³¹ Con delibera di Giunta regionale n. 1083 del 4 luglio 2013, emanata dall'Assessorato regionale dell'energia e dei servizi di pubblica utilità, era stata prevista la seguente ripartizione finanziaria: 13.472.236,03 euro a valere sul capitolo di spesa n. 642032 rubricato "Spese per la realizzazione degli interventi previsti dall'Accordo di programma quadro nel settore idrico", Rubrica 2, del bilancio della Regione siciliana per l'esercizio finanziario 2013, di competenza del Dipartimento regionale acqua e rifiuti; 9.430.654,05 euro a valere sul capitolo di spesa n. 642052, quali somme residue degli impegni di cui alla delibera di Giunta n. 805 del 22/9/2010 e al D.D.S. n. 1957 del 29/12/2010; 1.010.361,60 euro a carico di Siciliacque S.p.A.

Prospetto 2 – Gli indicatori del Programma operativo associabili al Grande progetto

Tipo di indicatore	Indicatore	Baseline	Target	Valore conseguito
Impatto	Acqua erogata sul totale dell'acqua immessa nelle reti di distribuzione comunale (%). Fonte: DPS-ISTAT	68,7% al 2003	75%	La serie storica è stata rivista dall'ISTAT, per cui la baseline corretta è 35,6% mentre il valore conseguito nel 2015 è pari al 50%
Risultato	Popolazione aggiuntiva servita da impianti di depurazione delle acque reflue (N) (core indicator n° 26)	0	500.000	615.949
Risultato	Riduzione addizionale delle perdite (%)	0	10%	14,4% al 2015 (valore reso disponibile dopo il RFE)
Realizzazione	Lunghezza reti sovrabito realizzate/adequate	0	250 km	298 km
Realizzazione	Incremento capacità di potabilizzazione	0	300 L/s	300 L/s
Realizzazione	Impianti di accumulo ripristinati	0	n.d.	1
Indicatore di realizzazione specifico	Rifacimento adduttore con target	0	90 km	90 km
Indicatore di realizzazione specifico	Popolazione aggiuntiva servita	0	370.000	370.000

Fonte: RFE del PO FESR Sicilia 2007-2013 e dati Autorità di gestione

L'Autorità di gestione, infine, ha evidenziato che l'opera realizzata ha consentito di ripristinare le normali condizioni di approvvigionamento idropotabile per un bacino di utenza ricadente nei territori comunali di Gela (CL), Butera (CL), Licata (AG), Palma di Montechiaro (AG), Favara (AG), Agrigento e Aragona (AG), in un ambito territoriale che era fortemente pregiudicato dalla vetustà della precedente infrastruttura.

3.2.2.3 POR Sicilia – Grande progetto “Realizzazione del Nuovo Ospedale San Marco in Librino di Catania con centro di eccellenza ortopedico”**Prospetto 1 - Dati finanziari**

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 1/1/2016 - 31/3/2019		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura (*)
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanziamento			Importo	Fonte di finanziamento		
35.462.623	106.387.868	137.254.235	Cofinanziamento IGRUE Delibera CIPE n.142 del 1999 - Quota ordinaria L.67/88 e ss.mm art.20 L.448/98 art.71 cap.812403 Fondo sanitario nazionale annualità 1989 AOUP V.E. di Catania del.2913	73.233.006	73.233.006	28.288.626	Delibera CIPE n.142 del 1999 - Quota ordinaria L.67/88 e ss.mm art.20 L.448/98 art.71 cap.812403 Fondo sanitario nazionale annualità 1989 AOUP V.E. di Catania del.2913	165.542.861	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Il dato definitivo sarà noto soltanto con l'approvazione definitiva della documentazione di chiusura.

Il Grande progetto¹³² è inserito nell’Asse VI Sviluppo urbano sostenibile; obiettivo operativo “Potenziare i poli sanitari regionali e adottare tecnologie avanzate per la qualificazione dei servizi”.

L'intervento è stato finanziato a valere sulle risorse APQ Sanità sottoscritto il 23/12/2003, per un importo di euro 168.000.000, e solo successivamente, con decisione della Commissione europea C(2016)8735 del 13 dicembre 2016, è stato ritenuto ammissibile, in qualità di Grande progetto, alla rendicontazione dei Fondi strutturali come intervento coerente con le politiche unitarie di programmazione. La decisione ha determinato in 141.850.491,00 euro il contributo finanziario totale (di cui 106.387.868,00 euro di quota FESR).

Il Grande progetto ha accorpato in una nuova struttura ospedaliera le funzioni sanitarie in precedenza svolte presso gli ospedali Vittorio Emanuele, Ferrarotto e Santo Bambino, concentrando in un unico edificio gli spazi dedicati alla diagnosi, alla degenza, alla terapia e all’attività ambulatoriale. L’Autorità di gestione ha comunicato che il titolare della progettazione e realizzazione dell’opera era, originariamente, l’Azienda ospedaliera Vittorio Emanuele- Ferrarotto S. Bambino di Catania, poi confluita ai sensi della legge regionale n.5/2009 nell’Azienda ospedaliera policlinico di Catania.

Alla data finale di ammissibilità della spesa per il PO FESR 2007-2013, ovvero al 31/3/2017, erano state certificate risorse pari a 97.644.008,63 euro, di cui 73.233.006,47 euro di risorse europee. Tuttavia, successivamente a tale data, i lavori hanno subito un sensibile rallentamento, derivante da vicende che hanno riguardato l’impresa esecutrice dei lavori e che hanno condotto alla nomina di un amministratore giudiziario.

La stazione appaltante, tuttavia, si è adoperata perché l’opera fosse completata entro il termine sopra indicato, a garanzia, oltre che dell’interesse per la collettività legato al valore sociale dell’opera e al soddisfacimento del fabbisogno assistenziale, anche dell’integrità del finanziamento¹³³.

¹³² CUP: J33B06000000005. Il progetto ha natura retrospettiva.

¹³³ Come dichiarato dall’Autorità di gestione in sede istruttoria, a fronte dei ritardi nell’esecuzione e della giustificazione addotta dall’impresa circa la mancata liquidità dovuta a crediti vantati presso altre Amministrazioni e non riscossi, con delibera di G.R. n. 259 del 13 luglio 2018, è stato dato mandato all’Assessore di costituire il “Coordinamento interistituzionale delle procedure relative al completamento del Presidio ospedaliero San Marco in Librino di Catania”, munito di poteri di impulso all’ultimazione delle attività, attraverso il coordinamento delle iniziative di competenza del Dipartimento regionale della programmazione della Presidenza della Regione come Autorità di gestione del PO FESR, di quelle di competenza del Dipartimento regionale tecnico dell’Assessorato regionale infrastrutture e mobilità, nonché di quelle di competenza dell’Assessorato regionale della salute centro di responsabilità della linea d’investimento 6.1.2.3 del PO FESR 2007-2013 e dell’Azienda ospedaliera universitaria Policlinico “Vittorio Emanuele” di Catania. Responsabile del Coordinamento interistituzionale è stato nominato il Direttore generale uscente dell’AOUP Policlinico di Catania che aveva seguito tutto l’iter amministrativo e realizzativo a far data dall’inserimento dell’intervento — finanziato con fondi dell’Accordo di programma quadro (APQ) Salute, unitamente a fondi ex art. 20 della legge n.67/1988 e art.71 della legge n.448/1999 - nel Programma operativo.

Con nota del 16/6/2018 la Direzione dei lavori, relativamente alle opere afferenti al primo step (scadenza 28/2/2018), ne ha certificato l'avvenuta ultimazione (stato dei lavori al 31/5/2018).

Come previsto dai regolamenti europei, l'intervento doveva essere concluso, con il presidio aperto e funzionante, entro la data del 31/3/2019. L'Autorità di gestione ha ritenuto che tale condizione sia stata realizzata, in quanto alla fine di marzo 2019 è stata rilasciata l'autorizzazione all'uso per lo svolgimento delle attività sanitarie istituzionali di parte dei locali del presidio San Marco. A seguito di tale autorizzazione, in data 29 marzo 2019, è stata avviata l'attività ospedaliera con l'apertura degli ambulatori di ostetricia e di ginecologia. **Solo successivamente**, ad aprile 2019, sono divenuti però pienamente operativi il pronto soccorso ostetrico ed i reparti provenienti dal vecchio ospedale Santo Bambino. Nel mese di luglio 2019 è stato trasferito il Pronto Soccorso Pediatrico, fino ad allora attivo al Presidio Ospedaliero Vittorio Emanuele della stessa Azienda, così concentrando nel Presidio di Librino tutta l'attività che fa capo a mamma e bambino, con la creazione di un polo materno infantile. Le attività di trasferimento sono proseguite con l'inaugurazione della nuova radiologia, che oltre a supportare tutte le Unità Operative interne all'ospedale, ha anche una vocazione specifica per lo studio delle patologie femminili e neonatali.

Il nuovo Ospedale nasce con una dotazione di 458 posti letto, ed è dotato, oltre che degli spazi occupati dalle degenze, di superfici dedicate ai servizi ambulatoriali e diagnostici, alle attività specificamente universitarie, all'accoglienza, all'accessibilità, ai parcheggi.

Per quanto attiene ai *target* previsti dagli indicatori di realizzazione specifici per il Grande progetto, l'Autorità di gestione ha comunicato che essi sono stati soddisfatti, ossia “creazione di posti letto” pari a 458 e “superficie attrezzata” pari a 84.050 mq. L'Autorità di gestione ha comunicato altresì che tali valori sono capaci di rispondere alla domanda di un territorio di circa 150.000 utenti potenziali, rispettando gli standard qualitativi, organizzativi e di sicurezza (antisismica, antincendio e antinfortunistica) più moderni e decongestionando il centro cittadino, permettendo così un miglior accesso alle cure.

Prospetto 2 – Gli indicatori del Programma Operativo associabili al Grande progetto

Tipo indicatore	Indicatore	Baseline	Target	Valore conseguito
Impatto	Indice di attrattività dei servizi ospedalieri Emigrazione ospedaliera in altra regione per ricoveri ordinari acuti sul totale delle persone ospedalizzate residenti nella regione (%) Fonte: DPS-Istat	6,8 al 2005	6	5,9% al 2014 nel RFE 6,6% 2016 ultimo dato disponibile
Risultato	Numero di progetti (Sanità) (core indicator n. 38)	0	160	164
Indicatore di realizzazione specifico	Posti letto	0	458	458
Indicatore di realizzazione specifico	Superficie attrezzata	0	84.050	84.050

Fonte: RFE del PO FESR Sicilia 2007-2013

Obiettivo Competitività (POR)**3.2.3 POR Toscana****3.2.3.1 POR Toscana – Grande progetto “Completamento della Linea 1 (Scandicci – Careggi) e della Linea 2 (Aeroporto Amerigo Vespucci – Piazza della Libertà) del Sistema Tranviario dell’Area Metropolitana Fiorentina”****Prospetto 1 - Dati finanziari**

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 1/1/2016 - 31/3/2019 (*)	Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura	
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.			Importo	Fonte di finanz.		
101.658.497	46.294.490	13.268.998	Quota statale POR FESR 2007-2013 – Fondo di rotazione	26.003.423	26.003.423	0	-	154.273.154	26.003.423
		10.795.674	Quota regionale POR FESR 2007-2013						
		40.530.427	Quota Comune di Firenze						
		27.449.231	Quota RFI (Convenzioni Attuative dell'Accordo Procedimentale del 3/3/99 Rep. 59558 del 3/9/2003 e Rep. 60415 del 22/3/2005)						
		62.228.823	Quota legge 211/1992						
101.658.497	46.294.490	154.273.154		26.003.423	26.003.423	0	-	154.273.154	26.003.423

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Pagamenti nel periodo 1/1/2016 - 31/3/2019: il valore di tali pagamenti è pari a 0 poiché nel periodo 1/1/2016 - 31/3/2019 non sono stati sostenuti, da parte del Comune di Firenze, pagamenti riferibili ai costi ammissibili (determinati in euro 180.276.577,00), già interamente rendicontati con riferimento alla spesa sostenuta al 31/12/2015.

Il Grande progetto “Completamento della Linea 1 (Scandicci – Careggi) e della Linea 2 (Aeroporto Amerigo Vespucci – Piazza della Libertà) del Sistema Tranviario dell’Area Metropolitana Fiorentina”¹³⁴, è stato cofinanziato nell’ambito dell’Asse IV - Sostenere la transizione verso un’economia a bassa emissione di carbonio in tutti i settori (Azione 4.3 a) del Programma operativo POR FESR 2007-2013.

¹³⁴ CUP: H41G18000390001. Il Grande progetto, cofinanziato nell’ambito della programmazione 2007-2013, non rientra tra quelli retrospettivi.

Il Grande progetto si inserisce in un più ampio disegno di estensione del sistema tramviario per il trasporto rapido di massa tra i principali Comuni dell’area metropolitana di Firenze, per uno sviluppo di circa 40 Km.

Il progetto di estensione del sistema tramviario dell’area metropolitana di Firenze rappresenta, nel quadro delle politiche regionali in materia di mobilità, uno degli interventi di maggiore rilevanza, sia per gli effetti attesi in termini di potenziamento dei servizi di mobilità collettiva sostenibile in ambito locale, che per il volume di risorse ad esso destinate.

Il Grande progetto è stato approvato con decisione della Commissione C(2010) 7804 del 16/11/2010, a cui è seguita la Decisione C(2016) 6612 del 13/10/2016 resasi necessaria a seguito di modifiche progettuali relative al completamento delle Linee 1 e 2.

Il costo totale del progetto ammontava a 616.130.648 euro: a risorse pubbliche per euro 406.558.409,00, si aggiungevano risorse private per euro 209.572.239,00. L’investimento ammissibile alle risorse della Linea di intervento del POR Toscana era di 180.276.577 euro; tenuto conto del valore attuale stimato delle entrate nette derivati dal Grande progetto, con la decisione C(2010) 7804 del 16/11/2010, veniva ammesso a cofinanziamento l’importo di euro 159.890.850 (quota FESR pari a euro 53.265.630,00).

Nel mese di dicembre 2015 veniva presentata una proposta di modifica progettuale con riduzione del tracciato, conseguente allo stralcio della tratta della linea 2 relativa al Centro storico (Piazza Unità-Piazza Libertà). **La modifica del tracciato da realizzare da km 18,92 a km 16,88 ha comportato altresì una riduzione dell’importo ammesso a cofinanziamento ad euro 147.952.987,00** (quota FESR pari a euro 46.294.490,00), come risultante dalla decisione C(2016) 6612.

Alla data del 31.12.2015 il Comune aveva già sostenuto per intero i costi ammissibili previsti pari a 180.276.577,00 euro; quanto alle risorse unionali, la spesa certificata è stata pari a euro 26.003.422,86 (a fronte di un contributo FESR massimo assegnabile stabilito dalla suddetta decisione del 2016 pari a euro 46.294.490,00). Resta pertanto a carico delle risorse nazionali l’importo di euro 154.273.154,14 (interamente pagato al 31.12.2015).

Il progetto definitivo si estende per complessivi 16,88 km, di cui 7,72 relativi alla Linea 1 tratta “Scandicci – S.M. Novella”, entrata in esercizio il 14 febbraio 2010¹³⁵; la linea 1” tratta Careggi - Firenze SMN”, di lunghezza pari a 4,024 km, è

¹³⁵ Tale tratta, a partire dal 2011, mantiene una media di 12,7 milioni di passeggeri/anno trasportati (con un picco di 13 milioni di passeggeri/anno nel 2015).

entrata in esercizio in data 16 luglio 2018 e la linea 2 “Aeroporto Amerigo Vespucci – Piazza dell’Unità d’Italia”, di lunghezza pari a 5,483 km, è entrata in esercizio in data 11 febbraio 2019.

I collaudi statici e tecnologici, il nulla osta ai fini della sicurezza e la conseguente autorizzazione per l’avvio dell’esercizio sono stati regolarmente effettuati prima dell’apertura al pubblico di linea 2 “Aeroporto – Piazza dell’Unità” avvenuta il 11/02/2019.

Il collaudo tecnico amministrativo è ad oggi in corso di espletamento.

I ritardi registrati nel completamento dell’intero progetto, che hanno portato al suo inserimento tra i “non funzionanti”¹³⁶, sono imputabili principalmente alle difficoltà incontrate da alcune delle imprese costruttrici azioniste del soggetto concessionario Tram Firenze S.p.a. Tali difficoltà, culminate con la modifica dell’assetto societario del Concessionario, unite alle modifiche progettuali già illustrate, hanno reso necessaria la revisione della concessione, nonché la ridefinizione del cronoprogramma dei lavori.

L’Autorità di gestione ha rappresentato che i valori degli indicatori di realizzazione e di risultato sono comunque in linea con i *target* iniziali; la migliore *performance* del primo stralcio funzionale della Linea 1 (Scandicci-SMN) rispetto alle iniziali previsioni ha consentito di servire un numero di passeggeri in linea con quelli notificati inizialmente, nonostante la riduzione dell’area servita dalla Linea 2 a seguito della variante già menzionata.

Per quanto riguarda gli indicatori di realizzazione e di risultato, si riporta di seguito il prospetto di monitoraggio presente sul Sistema informativo di Artea.

Prospetto 2 – Standard di servizio

Indicatore	Valore programmato	Valore concluso
3189 - Numero di progetti (Trasporti) – NUMERO	1	1
875 - Rete tramviaria realizzata – KILOMETRI	18,92	16,88
746 - Popolazione aggiuntiva servita da trasporti urbani migliorati (CI 22) – NUMERO	24.200	24.200
582 - Riduzione delle emissioni di gas serra (CO2 equivalenti, kilton/anno) (CI 30) – KILTON DI CO2 EQUIVALENTI/ ANNO	12,071	12,071
511 - Numero di posti di lavoro totali creati (CI 1) - UNITA' LAVORATIVE ANNUE	186	305
512 - Numero di posti di lavoro (solo donne) (CI 3) - UNITA' LAVORATIVE ANNUE	65	38
516 - Numero di posti di lavoro totali creati in fase di cantiere - UNITA' LAVORATIVE ANNUE	511	130
510 - Numero di posti di lavoro (solo donne) creati in fase di cantiere - UNITA' LAVORATIVE ANNUE	62	10

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

¹³⁶ Cfr., decisione della Commissione C(2015) 2771 del 30/04/2015; deliberazione di Giunta regionale n.1047/2015 (Indirizzi per la chiusura delle Attività/linee di intervento. Secondo aggiornamento).

3.3 I due Grandi progetti non completati alla data del 31 marzo 2019

Nell'ambito dei Grandi progetti “non funzionanti”, da completarsi imperativamente entro la data del 31 marzo 2019 con risorse soltanto nazionali, i seguenti due progetti non sono stati completati:

- Completamento Linea 6 della Metropolitana di Napoli “Mostra-Municipio” Lotto San Pasquale – Municipio (POR Campania);
- Autostrada Siracusa - Gela A/18 Lotto n.6+7 Ispica - Viadotti Scardina e Salvia - Lotto 8 Modica (POR Sicilia).

Se ne riportano di seguito le schede individuali.

3.3.1 POR Campania

3.3.1.1 POR Campania – Grande progetto “Linea 6 metropolitana di Napoli, tratto “Mostra-Municipio Lotto San Pasquale – Municipio”

Prospetto 1 - Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2019		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanziamento			Importo	Fonte di finanziamento		
43.262.500	129.787.500	522.121.795	Cofinanz. naz. al POR FESR 2007-2013	73.630.119	73.630.119	0		47.472.041	0

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Il Grande progetto¹³⁷ era inserito nell'Asse IV Accessibilità e trasporti e contribuiva direttamente all'obiettivo specifico 4.d “Mobilità sostenibile aree metropolitane e sensibili”, volto ad incrementare forme di trasporto collettivo di persone e di merci alternative al trasporto su strada. In particolare, esso aveva per oggetto la costruzione del tratto ferroviario compreso fra la stazione di S. Pasquale (esclusa) e la stazione di Municipio (inclusa) della Linea 6 della Metropolitana di Napoli, inserito in un unico lotto funzionale, quello fra le stazioni di Mergellina e Municipio, nonché i completamenti delle stazioni A. Mirelli e Chiaia (finiture ed impianti elettromeccanici). Si trattava di un'opera già cantierata (la tratta Mostra – Mergellina, inserita nel POR Campania 2000-2006 era stata aperta all'esercizio dal febbraio 2007).

Il Grande progetto, che non aveva natura retrospettiva, era stato approvato dalla Commissione europea con decisione C(2012) 6909 del 3 ottobre 2012, poi modificata C

¹³⁷ CUP: B46J99000650003.

(2013) 6402 del 1° ottobre 2013: l'importo ammesso a cofinanziamento sul POR Campania FESR 2007/2013 era pari ad 173.050.000 euro, di cui 129.787.500 euro di risorse unionali e 43.262.500 euro di risorse nazionali.

Il costo pubblico totale dell'intervento era inizialmente pari all'importo di 643.223.954,68 euro, di cui 173.050.000,00 euro ammissibili sul POR Campania FESR 007-2013. Successivamente alla data del 31/12/2015, l'intero progetto relativo alla tratta “Mergellina – San Pasquale – Municipio” è stato oggetto di un progetto di variante approvato dal Ministero dei Trasporti con Voto 87 del 6/8/2017, che ha fissato il costo totale di investimento in 790.051.741,00 euro, come emerge dal prospetto che segue.

**Prospetto 2 - Costo totale Linea 6 - Voto MIT n. 87/2017
progetto definitivo di variante tratta Mostra/Mergellina-Municipio
individuazione opere in variante**

(euro)

CATEGORIE DI OPERE	A. Nuova approvazione MIT 2017 (B+C)	B.Costo Totale Base Analisi COSTI BENEFICI (Mergellina/S. Pasquale/Municipio)	C. VARIANTE per "Opere Complementari " (Altri Fondi) (A-B)		
			VARIANTE Complessiva per "Opere Complementari" (Altri Fondi)	Di cui: C.1 "Opere Complementari" relative alla sola tratta MOSTRA/MERCELLINA	Incidenza singole Opere su Variante complessiva (%)
1) Lavori a Forfait					
1.a) Opere civili al rustico					
s/totale rustico importo aggiornato	276.002.572	269.501.119	6.501.453	2.508.440	4%
1.b) Finiture opere civili					
s/totale finiture importo aggiornato	24.272.984	16.178.932	8.094.052	126.823	6%
1.c) Opere tecnologiche (Impianti e Materiale rotabile)					
Forniture impianti	113.252.980	101.290.869	11.962.111	6.977.892	8%
Montaggio impianti	52.287.169	46.830.982	5.456.187	3.085.040	4%
Forniture rotabili	11.397.718	11.397.718		4.273.805	
Montaggio rotabili	7.348.229	7.348.229			
s/totale Opere Tecnologiche importo aggiornato	184.286.095	166.867.797	17.418.298	14.336.737	
S/TOTALE LAVORI A FORFAIT (1.a+1.b+1.c)	484.561.651	452.547.847	32.013.803	16.971.999	22%
2) Lavori a Misura					
2.a) Consolidamenti	6.347.403.36	700.403	5.647.001		4%
2.b) Sottoservizi e sistemazioni esterne	28.336.969	10.156.169	18.180.800		12%
2.c) Viabilità, Asservimenti		1.775.774	1.775.774		-1%
2.d) Scavi archeologici	42.832.667	1.569.188	41.263.479		28%
2.e) Lavori in economia ed opere provvisoriale	113.202		113.202		
S/TOTALE LAVORI A MISURA (2.a+2.b+2.c+2.d+2.e)	77.630.241	14.201.533	63.428.707		43%
3) Lavori a Rimborsamento (previa fattura)					
3.a) Rimborsi enti gestori	20.016.618	2.099.863	17.916.755		12%
3.b) Monitoraggio georeferenziato	3.021.094	1.752.740	1.268.355		1%
3.c) Indennizzi ed espropri	426.677	1.345.955,00	919.278		-1%
S/TOTALE LAVORI A RIMBORSO (3.a+3.b+3.c)	23.464.389	5.198.557	18.265.832		12%
4) Oneri di Concessione					
4.a) Opere civili a Forfait (rustico e finiture)	71.855.940	68.363.236	3.492.704	630.618	2%
4.b) Opere civili a Misura e a Rimborsamento	13.779.198	2.618.845	11.160.353	1.164.281	8%
4.c) Opere Tecnologiche (Impianti e Materiale rotabile)	20.742.651	18.727.354	2.015.297	362.419	1%
S/TOTALE ONERI DI CONCESSIONE (4.a+4.b+4.c)	106.377.790	89.709.435	16.668.355	2.157.318	11%
5) Somme a disposizione					
5.a) collaudi impianti	340.000	340.000			
5.b) oneri della sicurezza L. 494/96	10.494.164	8.168.114	2.326.049		2%
S.c) scorte	2.440.492	2.440.492			
S.d) preesercizio	1.279.174	1.279.174			
S.e) Altre somme a disposizione (Compenso incentivante ex art. 92 comma 5 D.lgs. 163/2006 ed IRAP)	2.073.769	2.073.769			
5.f) Oneri di progettazione	9.652.074	8.875.015	777.059		1%
S.g) Spese istruttoria VIA	80.000	80.000			
S.h) IVA	71.657.997	58.310.017	13.347.981	1.912.932	9%
S/TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE (5.a+5.b+5.c+5.d+5.e+5.f+5.g+5.h+5.i)	98.017.670,42	81.566.582	16.451.089	1.912.932	11%
TOTALE COMPLESSIVO (1+2+3+4+5)	790.051.741	643.223.955	146.827.786	21.042.249	100%

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

L'importo complessivo dei pagamenti al 31/12/2015 risultava pari a 98.173.491,52 euro, di cui 73.630.118,64 euro di risorse UE e 24.543.372,88 euro di risorse nazionali, e corrisponde all'importo certificato al 31/3/2017.

Varie sono le **cause che hanno interferito con le tempistiche di lavorazione e hanno impedito la conclusione dell'opera entro il 31/3/2017** e, nello specifico:

- gli ingenti ritrovamenti archeologici che hanno interessato tutte le stazioni della intera tratta Mergellina – Municipio ed in particolar modo la stazione Municipio;
- il rinvenimento di 3 importanti cavità non censite nel corso dello scavo della stazione Chiaia, che hanno richiesto delicati interventi di messa in sicurezza, con un impatto sui tempi esecutivi di oltre 12 mesi;
- il collassamento di un'ala del fabbricato ubicato al civico 72 della Riviera di Chiaia, in adiacenza alla costruenda stazione Arco Mirelli, inserita nel lotto funzionale Mergellina-San Pasquale della Linea 6 (complementare a quello oggetto del finanziamento), che ha indotto i progettisti alla delocalizzazione in Piazza del Plebiscito della camera di ventilazione inter-tratta tra le stazioni Chiaia e Municipio (non oggetto di finanziamento FESR).

Ulteriori ritardi e criticità hanno impedito la conclusione dell'opera anche entro il successivo termine del 31/3/2019, quali:

- la sospensione dei lavori di costruzione della camera di ventilazione inter-tratta tra le stazioni Chiaia e Municipio (non oggetto di finanziamento FESR), a seguito di un provvedimento del Ministero dei beni e delle attività culturali (MIBAC) che ha revocato in autotutela la precedente approvazione di competenza della Soprintendenza e che ha dato luogo ad un procedimento amministrativo conclusosi solo nel marzo del 2019;
- criticità, fino alla fine di giugno 2019, nell'avvio delle opere di completamento del sistema di segnalamento ferroviario, sia di bordo che di terra, a causa di problematiche amministrative del soggetto gestore ANM, che hanno bloccato i lavori di potenziamento di alcuni impianti della prima tratta Mostra-Mergellina, necessari per omogeneizzare alcuni sistemi con quelli di ultima installazione sulla nuova tratta. L'esercizio sulla prima tratta è stato pertanto sospeso.

L'Autorità di gestione ha segnalato che ad oggi le suddette criticità risultano superate e, infatti, a fine marzo 2019, con la risoluzione delle problematiche autorizzative, sono riprese le opere strutturali per l'inizio dello scavo del cunicolo di collegamento tra la galleria di linea e la camera di ventilazione e, inoltre, a partire dal luglio 2019 è stato avviato un programma di interventi, condiviso con il soggetto gestore

della prima tratta (ANM), finalizzato al ripristino e all'efficientamento della funzionalità della linea Mostra-Mergellina.

La nuova fine lavori era stata prevista entro la fine del 2020. Tuttavia, ritardi nel rilascio delle autorizzazioni da parte del Ministero per i Beni Culturali e, soprattutto, ritardi legati alla eccezionale situazione di emergenza legata al diffondersi del virus COVID-19 hanno determinato uno **slittamento di tale data, ad oggi fissata entro la fine del 2021**.

Il Comune di Napoli (beneficiario del Grande progetto) ha comunicato che, contestualmente ai lavori sulla tratta San Pasquale-Municipio, si stanno ultimando anche i lavori della tratta Mostra–Mergellina, successivamente ai quali è prevista una prima apertura all'esercizio della tratta Mergellina–San Pasquale. Nelle more del completamento dell'intera tratta, è stato previsto un piano di servizi sostitutivi su gomma per i cittadini.

In considerazione del mancato rispetto dal termine del 31 marzo 2019 per la messa in funzione delle opere¹³⁸, il Grande progetto è stato ritirato dalla programmazione FESR 2007-2013¹³⁹; inoltre, l'Autorità di gestione del POR FESR Campania 2014-2020 ha avviato la procedura di consultazione scritta d'urgenza, per l'inserimento, nell'attuale ciclo di programmazione FESR 2014-2020, dell'opera intitolata “Completamento della Linea 6 della Metropolitana di Napoli tratta Mergellina (stazione esclusa) – San Pasquale – Municipio (stazione inclusa)” quale nuovo Grande progetto¹⁴⁰.

A seguito di tale procedura, è stato rimodulato il quadro delle fonti, come meglio dettagliato nel seguente prospetto.

¹³⁸ Gli interventi realizzati alla data del 31/3/2019 possono essere riepilogati nel modo seguente:

- per la Stazione Chiaia, risultavano ultimate tutte le opere strutturali della stazione e erano in corso le finiture civili ed il montaggio degli impianti elettromeccanici; in particolare, risultavano avanzati al 50% i locali tecnici della stazione (Cabina MT/bt, Segnalamento ferroviario ed automazione, telecomunicazioni, locale idrico-antincendio e ventilazione). Aveva avuto inizio l'allestimento delle banchine di stazione e le installazioni architettoniche ed impiantistiche nelle aree aperte al pubblico;

- per la Stazione Municipio, erano in via di completamento tutte le opere strutturali della stazione e erano da poco partiti i lavori impiantistici nel tronchino di ricovero dei treni a valle della stazione;

- per la galleria di linea e camere di ventilazione, erano in corso le attività di realizzazione del piano di fondazione e la posa dei binari e della linea di contatto per la trazione elettrica nella tratta da S. Pasquale a Municipio. Proseguivano i lavori strutturali presso la camera di ventilazione Vittoria, ubicata in Villa Comunale, tra le stazioni S. Pasquale e Chiaia. A fine marzo 2019, sono stati poi ottenute le autorizzazioni per l'avvio dei lavori relativi all'ultima camera di ventilazione, posizionata in p.zza del Plebiscito, tra le stazioni Chiaia (S. Maria degli Angeli) e Municipio.

¹³⁹ Nota prot. 623234 del 16/10/2019: “Come da accordi intercorsi nel corso dell'Incontro tecnico trilaterale del 14 ottobre u.s. con i referenti della Commissione europea e dell'Agenzia per la coesione territoriale, la scrivente Autorità di gestione provvede al ritiro dal PO FESR Campania 2007-2013 del Grande progetto indicato in oggetto, in quanto non concluso. Lo stesso Grande progetto sarà decertificato dal PO FESR 2007-2013 e sarà imputato su altra fonte di finanziamento” (così comunicato con la seconda integrazione istruttoria prot. 172207 del 25/3/2020).

¹⁴⁰ Il 13 dicembre 2019 l'Autorità di gestione ha trasmesso alla Commissione europea il formulario relativo al Grande progetto “Completamento della linea 6 della Metropolitana di Napoli — Tratta Mergellina (esclusa) — San Pasquale — Municipio (inclusa)”. È attualmente in corso di definizione il riscontro alle osservazioni della Commissione sul predetto formulario.

Prospetto 3 – Fonti di finanziamento

(euro)

n°	Fonti di finanziamento	Atti approvativi	Importo
1	POR FESR 2014-2020	Delibera G.R. n. 293/2020	200.142.412,47
Unione europea			200.142.412,48
2	L. 211/92	Del. CIPE n.2/2002 e n. 99/2002	56.266.602,59
3	D.Lgs. 150/07	G.U. n. 229/07 (Interventi urgenti in materia e	14.993.844,95
4	L. 443/01 (L.O.)	Del. CIPE n. 75/06 e n. 91/07	94.659.581,00
5	D.M. 30/04/2009	L. 162/2008 - Adeguamento prezzi materiali	364.097,11
6	FSC 2014-2020	Piano Operativo Infrastrutture Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - FSC 2014-2020	114.653.368,44
Governmento			280.937.494,09
7	Rinvenienze POR 2000-06	Delibera G.R. 180/2016	162.178.020,80
8	Rinvenienze POR 2000-06	Delibera G.R. n. 188/2019 – Decreto Dirigenziale n. 15/2020 della Direzione Generale Mobilità	85.087.813,73
9	FSC 2007-2013	Delibera G.R. n. 572/2016	5.000.000,00
10	10 PAC 2007-2013	Decreto Dirigenziale n. 143/2016 della Direzione Generale per la Mobilità	13.706.000,00
Regione Campania			265.971.834,53
11	Mutuo Comune di Napoli - Posizione 4523685.00	Del. G.C. n. 256/09-2314/09-76/2010-823/10 (colonna A)/Mutuo effettivamente sottoscritto (colonna B)	10.000.000,00
12	Mutuo Bilancio 2010	Del. di G.C. n. 2037/08 (colonna A)/Mutuo effettivamente sottoscritto (colonna B)	8.000.000,00
13	Mutuo Bilancio 2010	Del. G.C. n. 2159/2010	2.000.000,00
14	Patto per Napoli - FSC 20	Del. G.C. n. 373/2017	23.000.000,00
Comune di Napoli			43.000.000,00
Totale			790.051.741,08

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

In merito allo stato di attuazione fisica del Grande progetto alla data del 31/12/2019, l'Autorità di gestione ha riportato quanto comunicato dal beneficiario Comune di Napoli¹⁴¹:

- Stazione San Pasquale: la stazione è completa, sia per quanto concerne le opere civili di strutture e finiture sia per quanto riguarda il montaggio degli impianti elettroferroviari;
- Stazione Chiaia: sono state ultimate tutte le opere strutturali della stazione e sono in corso le finiture civili ed il montaggio degli impianti elettromeccanici; in particolare, risultano avanzati all'80% i locali tecnici della stazione (Cabina MT/bt, Segnalamento

¹⁴¹ Con nota prot. 0224903 del 13/3/2020 (cfr. la seconda integrazione istruttoria, prot.172207 del 25/3/2020).

ferroviario ed automazione, telecomunicazioni, locale idrico-antincendio e ventilazione). Sono in via di completamento le banchine di stazione e le installazioni architettoniche ed impiantistiche nelle aree aperte al pubblico (opere di particolare impegno, vista la profondità del corpo stazione). Il completamento dei lavori è atteso per la metà del 2021; seguiranno le fasi finali di prove e collaudi;

- Stazione Municipio: sono state completate tutte le opere strutturali della stazione e sono partiti i lavori impiantistici nel tronchino di ricovero treni a valle della stazione. Progrediscono le finiture nelle aree aperte al pubblico e nella zona di interconnessione con l'omonima stazione della Linea 1. Il completamento dei lavori è atteso per la metà del 2021; seguiranno le fasi finali di prove e collaudi;
- Galleria di Linea e camere di ventilazione: lo scavo della galleria è stato completato da Mergellina a Municipio. È stato quasi interamente completato il piano di fondazione e la posa dei binari e della linea di contatto per la trazione elettrica da Mergellina fino a Municipio. Resta da realizzare la quarta ed ultima camera di ventilazione, posizionata in piazza del Plebiscito, tra le stazioni Chiaia (S. Maria degli Angeli) e Municipio, per la quale, a seguito della ripresa dei lavori avvenuta a fine marzo 2019, sono in corso le opere strutturali per l'inizio dello scavo del cunicolo di collegamento tra la galleria di linea e la camera di ventilazione stessa. Il completamento dei lavori è atteso per la metà del 2021; seguiranno le fasi finali di prove e collaudi.

3.3.2 POR Sicilia

3.3.2.1 POR Sicilia – Grande progetto “Completamento Autostrada Siracusa-Gela: lotto 6+7+8 Ispica-Viadotti Scardina e Salvia-Modica”

Prospetto 1 - Dati finanziari

(euro)

Importo totale ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Pagamenti nel periodo 01/1/2016 - 31/3/2019		Importo complessivo finale dei pagamenti	Importo riconosciuto alla chiusura
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse nazionali	Risorse Ue (*)
		Importo	Fonte di finanziamento			Importo	Fonte di finanziamento		
65.608.425	196.825.275	15.032.790	Cofinanziamento IGRUE Azione SAL 1.1.2 del PAC Sicilia 2007/2013 Bilancio CAS (Legge n.433 del 31/12/1991 - Legge 295/98 e decreto Ministero LL.PP 773/2000)	35.718.017	35.718.017	16.493.773	Azione SAL 1.1.2 del PAC Sicilia 2007/2013 Bilancio CAS (Legge n.433 del 31/12/1991 - Legge 295/98 e decreto Ministero LL.PP 773/2000) - Legge di stabilità n.208/2015 art.1 comma 804	31.526.563	n.d.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Il dato definitivo sarà noto soltanto con l'approvazione definitiva della documentazione di chiusura.

Il Grande progetto era inserito nell'Asse I Reti e collegamenti per la mobilità (POR FESR Sicilia 2007-2013). Il beneficiario era il Consorzio per le autostrade siciliane (CAS – Ente pubblico regionale).

Il Grande progetto aveva per oggetto il completamento dell'Autostrada Siracusa-Gela (già in esercizio da Siracusa a Rosolini per una lunghezza di 40 Km) con la realizzazione di una sezione di 19,8 km (da Ispica a Modica)¹⁴², con accorpamento in unico lotto di tre precedenti lotti distinti¹⁴³, così disposto al fine di favorire l'ottimizzazione e la compensazione delle fasi di lavorazione relative agli scavi e ai riporti, con conseguenti benefici sia economici che ambientali.

L'obiettivo del progetto era di migliorare i collegamenti nella parte meridionale dell'isola, ridurre i tempi di percorrenza e completare l'anello autostradale della Regione.

Durante l'esecuzione del progetto, numerose criticità hanno impedito la messa in funzione dell'opera entro la data del 31/3/2017:

- sospensione parziale dei lavori per il completamento delle attività di bonifica da ordigni bellici in diverse aree del cantiere;
- sospensione parziale dei lavori per il completamento delle attività di monitoraggio ambientale ante opera nel lotto 8;
- sospensione parziale dei lavori per l'esecuzione dei saggi archeologici richiesti dalla Soprintendenza BB.CC.AA;
- sospensione parziale dei lavori per la presenza di due pali ENEL interferenti nell'ambito dei lavori del lotto 6;
- sospensione parziale dei lavori per la ridefinizione del progetto relativo all'opera idraulica 18.1 del lotto 8;
- sospensione parziale dei lavori per la presenza di interferenze lungo il tracciato autostradale di linee aeree e interrato sia dell'ENEL che della TELECOM;
- sospensione parziale dei lavori per la presenza di rifiuti speciali su aree di cantiere;

¹⁴² CUP: B56G06000060007. Il progetto ha natura retrospettiva. Si v. Commissione europea, decisione C(2012) 2310 *final* del 12/04/2012, allegato I. Il progetto esecutivo del lotto è stato approvato dal MIT nel 2012 ed è stata dichiarata la pubblica utilità dell'opera. A seguito della gara, i lavori sono stati consegnati in via d'urgenza il giorno 4 giugno 2014 e il contratto è stato stipulato in data 17 luglio 2014.

¹⁴³ Si tratta dei seguenti lotti: il lotto 6 che è costituito da 12 tratte, compreso lo svincolo Ispica-Pozzallo ed il completamento dello svincolo di Rosolini; il lotto 7 che comprende 2 viadotti: a) il viadotto Scardina (di ml.638 circa) ricadente parte nel territorio della Provincia di Siracusa ed in parte nel territorio della provincia di Ragusa; b) il Viadotto Salvia (di ml.1540 circa) che ricade totalmente nel territorio della Provincia di Ragusa; infine, il lotto 8 che è costituito da 10 tratti comprendente una doppia galleria della lunghezza di ml.820 circa (Galleria Mandriavecchia) e lo svincolo di Modica. Lungo il tracciato di tale lotto è stata introdotta una breve variante tra le progressive Km 4+778,77 e Km 8+832,98, con scostamento massimo di m.420 dal tracciato originario, resasi necessaria per rispettare i siti archeologici segnalati dalla Soprintendenza per i beni culturali ed ambientali di Ragusa nella Cava Gisana in contrada Scorrione. Nell'appalto sono inseriti gli impianti di illuminazione, ventilazione, telecontrollo e soccorso, la segnaletica e le opere di mitigazione dell'impianto paesaggistico e le stazioni di Ispica- Pozzallo e di Modica.

- sospensione parziale dei lavori per il mancato rilascio dell’ordinanza per la chiusura al traffico della viabilità locale ricadente nel Comune di Modica;
- sospensione parziale dei lavori per lo spostamento di due condotte IRSAP;
- sospensione parziale dei lavori per la verifica dei limiti di esproprio;
- sospensione parziale dei lavori a seguito della sentenza del TAR di Catania e sentenza di conferma del CGA di annullamento del decreto di esproprio di alcuni terreni propedeutici alla realizzazione del Viadotto Salvia.

In ragione delle sospensioni sopra elencate, alla data del 31/3/2017, i lavori del Grande progetto avevano già accumulato grande ritardo rispetto alle previsioni del cronoprogramma contrattuale.

Nel periodo successivo al 31/3/2017 si sono registrati ulteriori ritardi e criticità nell’esecuzione del progetto, che ne hanno impedito la conclusione anche entro il termine del 31/3/2019. Tra di essi, è stata segnalata, in particolare, la situazione di stallo, con fermo dei lavori appaltati, conseguente alla ammissione a concordato preventivo della società mandataria (istanza di ammissione dell’8/1/2018) ed il successivo subentro nel contratto d’appalto di una nuova impresa mandataria nel febbraio 2019¹⁴⁴.

Alla luce delle vicende sopra riportate, l’Autorità di gestione segnalava che era stato definito un nuovo cronoprogramma lavori per il completamento dell’opera, con la seguente tempistica:

- 18 mesi, e quindi entro il 1° settembre 2020: 1° Lotto funzionale fino a Ispica;
- 36 mesi a far data dal 22 febbraio 2019, e quindi entro il 22 febbraio 2022: completamento lavori fino a Modica.

Tuttavia, già nel novembre 2020, l’Autorità di gestione comunicava alla Commissione la previsione di uno slittamento del termine dei lavori relativi al primo lotto al febbraio 2021: l’impresa esecutrice dei lavori aveva, infatti, segnalato che, a causa della pandemia, era stato necessario sospendere i lavori tra il 16 marzo e l’11 maggio 2020, e, successivamente, si erano riscontrati ritardi nel riavvio del cantiere, a cui si era aggiunto un rallentamento della produttività, dovuto alle nuove procedure di sicurezza e alle difficoltà negli spostamenti dei lavoratori.

Da ultimo, nel corso della riunione tecnica svoltasi il 3/2/2021 con i rappresentanti della Commissione europea, il beneficiario ha fornito un nuovo cronoprogramma, secondo il quale il suddetto tratto funzionale “Rosolini – Ispica” verrebbe completato e

¹⁴⁴ In data 21/12/2018 la Direzione generale del Ministero per lo sviluppo economico ha autorizzato l’atto di recesso della prima aggiudicataria. In data 18/2/2019 il Consorzio ha stipulato con la nuova mandataria l’atto aggiuntivo al contratto di appalto n. 807/2014.

messo in uso entro il 30 giugno 2021. In particolare, è stato rappresentato che il 98% dei lavori è stato concluso; gli elementi pendenti si riferiscono infatti, a opere infrastrutturali minori, legate alla segnaletica stradale, ai sistemi di sicurezza, alle recinzioni e alle condizioni ambientali. Maggiori ritardi si stanno, invece, registrando nelle procedure, già avviate, di collaudo, in quanto vi è necessità di verificare che l'infrastruttura sia conforme ai requisiti legali e a quanto originariamente progettato.

L'Autorità di gestione, infine, ha fornito informazioni in relazione al negoziato in corso con la Commissione europea in ordine alla possibile decertificazione delle risorse relative al progetto conseguente al mancato completamento al 31/3/2019. In particolare, l'Autorità di gestione, preso atto che al 31/3/2019 l'intervento non era concluso, ha provveduto a ritirare tutta la spesa certificata pari a 47.624.012,52 euro e di ciò si è tenuto conto sia nel RFE che nei relativi allegati.

Alla data di chiusura della presente istruttoria, risulta ancora in corso il confronto con la Commissione, volto a garantire una parziale salvaguardia delle risorse già certificate, mediante l'individuazione di un lotto funzionale di lavori realizzati entro i termini compatibili con la chiusura del Rapporto finale di esecuzione del PO FESR Sicilia 2007-2013, sulla base di documentata attestazione da parte del beneficiario.

A tal proposito il CAS, con nota del 22 settembre 2020, ha presentato il dettaglio analitico della spesa certificata fino al 31/12/2015, distinguendo le spese inerenti al cd. Tratto prioritario (Lotto funzionale) “Rosolini – Ispica” per un importo totale, come riferito, pari a 25.626.125,52 euro.

In relazione a tale tratto, le strutture della Regione siciliana, come concordato nel corso della suddetta riunione del 3 febbraio 2021, vigileranno, per quanto di rispettiva competenza, sul rispetto del cronoprogramma informandone costantemente l'Unità geografica dei Servizi della Commissione europea, al fine di valutare una rettifica finanziaria al netto della spesa certificata per il tratto “Rosolini – Ispica” nel caso in cui lo stesso fosse reso funzionante entro la data prevista del 30 giugno 2021.

Infine, su tale Grande progetto risulta aperta una scheda OLAF per sospetta irregolarità nel settore degli appalti pubblici¹⁴⁵.

¹⁴⁵ L'Autorità di gestione ha comunicato che con nota ARES (2019)3219466 del 16/05/2019, avente per oggetto “Progetti non funzionanti nel PO FESR Sicilia 2007-2013”, la Commissione Europea ha rilevato al punto 1 che i servizi della Commissione ritengono che la spesa dichiarata per il progetto “Autostrada Siracusa — Gela A/18, Lotto n. 6+7- Ispica - Viadotto Scardina e Salvia-Lotto 8 Modica ” sia irregolare ai sensi dell'art.99, paragrafo I, lettera b), del regolamento (CE) n. 1083/2006 in quanto il progetto non è entrato in funzione e non è in uso alla data del 31/03/2019. Con la medesima nota, la Commissione ha chiesto di chiarire il collegamento tra l'apertura di procedure giudiziarie e il blocco dei lavori, in particolare se su tale blocco avesse inciso l'irregolarità oggetto della scheda OLAF e se tale irregolarità fosse ancora sussistente. I servizi della Commissione proponevano pertanto una correzione finanziaria pari alla spesa totale certificata relativa al progetto, ovvero 42.249.552,52 euro. Con nota prot.0009675 del 17/07/2019, l'Autorità di

gestione, nell'evidenziare che “la scheda OLAF è ancora aperta e che a causa dei ritardi sul cronoprogramma che hanno impedito la conclusione dei lavori entro il 31 marzo 2019, l'Amministrazione regionale, in un primo momento, ha ritenuto di proporre l'inserimento del Grande progetto a cavallo con la programmazione 2014-2020. Considerato che tale ipotesi è stata ritenuta non percorribile nel corso di un incontro con i servizi della Commissione, il CdR/Dipartimento infrastrutture, d'intesa con l'Autorità di gestione, ha ritenuto più idoneo avviare l'individuazione di un lotto funzionale da finalizzare in tempi compatibili con la chiusura del Rapporto finale di esecuzione, al fine di salvaguardare anche le risorse certificate su Programma”. Pertanto, l'Autorità di gestione ha chiesto alla Commissione “di mantenere in certificazione l'importo complessivo di euro 47.624.022,52 (contributo pubblico), in attesa degli esiti conclusivi dei procedimenti giudiziari”.

3.4 Sintesi delle schede e osservazioni

Gli otto Grandi progetti completati alla data del 31 marzo 2019 hanno prioritariamente contribuito al miglioramento della dotazione di infrastrutture ferroviarie e stradali del Mezzogiorno e, in particolare, della Regione siciliana, in cui è localizzata la metà degli interventi.

Il miglioramento delle linee ferroviarie (Caserta- Foggia; Catania C.le – Catania Ognina, Palermo – Agrigento), cui conseguono la riduzione dei tempi di percorrenza e l'aumento della capacità potenziale delle linee, si propone di favorire l'incremento del traffico merci e della circolazione di persone, con standard di sicurezza più elevati e riduzione dell'impatto ambientale. Obiettivi analoghi hanno anche gli interventi sulle infrastrutture stradali (S.S. 106 Jonica; S.S. 96 Barese), inseriti in un più ampio disegno di collegamento delle zone interne della penisola meridionale con i poli portuali di Bari e di Gioia Tauro. Attengono poi al miglioramento delle condizioni di vita e alla garanzia dei livelli essenziali delle prestazioni, i progetti inerenti al rifacimento dell'acquedotto Gela-Aragona e alla costruzione del presidio ospedaliero di San Marco in Librino. Infine, si ricollega all'obiettivo di migliorare l'accessibilità urbana plurimodale, l'unico progetto legato all'Obiettivo Competitività (Sistema tranviario dell'area metropolitana fiorentina).

Tuttavia, occorre rilevare che, laddove il Grande progetto completato riguarda soltanto alcuni lotti funzionali dell'opera, il conseguimento dell'impatto atteso sullo sviluppo dei territori resta condizionato al completamento dell'intero programma di rinnovo dell'infrastruttura, ove lo stesso non è avviato o in ritardo di attuazione.

Al riguardo, si richiamano le criticità già esposte nel paragrafo 2.3 con riferimento alla S.S.106 Jonica. Analoghe preoccupazioni valgono per il raddoppio della tratta Cervaro – Bovino, che ha interessato un'estesa di 23 km su di un totale di 163 km: infatti, risultano completati solo due degli undici interventi di variante e/o raddoppio previsti sull'itinerario Napoli/Bari. Migliore è, invece, la prospettiva per la S.S.96 Barese: dei quattro interventi programmati, tre sono stati già realizzati tra il 2017 e il 2019, mentre è in corso di completamento il I stralcio dal Km 94 +040 al Km 99+040, del costo complessivo di 17 milioni.

Si rileva, inoltre, che non sempre le Autorità di gestione dispongono di indicatori di impatto per misurare l'efficacia dei progetti in termini ambientali, sociali ed economici, circostanza che è stata in un caso giustificata con l'interruzione della serie storica di rilevazione dell'indicatore da parte dell'Istat e, in altri due casi, dalla messa in uso relativamente recente del manufatto interessato. Va segnalato, peraltro, che un apparato di dati statistici sull'utilizzo e la gestione delle opere può essere reso disponibile anche

dal beneficiario, come accade per il comune di Firenze nel caso del sistema tranviario dell'area metropolitana fiorentina.

Con riferimento ai risultati dei Grandi progetti esaminati, va rilevato che tre interventi sono stati oggetto di ridimensionamento fisico (linea ferroviaria Caserta – Foggia; S.S.96 Barese; Sistema tranviario dell'area metropolitana fiorentina), con conseguente ridimensionamento dell'importo ammesso a cofinanziamento. Il lotto stralciato dalla scheda Grande progetto relativo alla S.S.96 Barese è stato, comunque, completato con risorse nazionali a distanza di pochi mesi dal termine del 31/3/2019.

Le vicende relative a tali ridimensionamenti non esauriscono le criticità riscontrate sul piano realizzativo.

Come si è già accennato, tutti i progetti del POR Sicilia sono progetti retrospettivi. Inoltre, i Grandi progetti “Velocizzazione della linea ferroviaria Palermo-Agrigento” e “Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta – Foggia” sono progetti a cavallo rinvenienti dal precedente ciclo di programmazione; anche i Grandi progetti “Ricostruzione dell'acquedotto Gela-Aragona” e “Completamento del raddoppio della tratta Catania Centrale - Catania Ognina” erano stati originariamente presentati nella programmazione 2000-2006, e successivamente ritirati.

Per tali interventi, inoltre, come per gli altri esaminati in questo capitolo, si sono aggiunti ulteriori ritardi nell'attuazione che hanno determinato il superamento del termine di completamento dei lavori, inizialmente previsto al 31/3/2017, nonché, nella maggior parte dei casi, un maggiore ricorso alle risorse nazionali, quali fonti di finanziamento dei progetti.

Al momento della redazione della presente relazione, non risultano disponibili i dati delle chiusure di tutti i Programmi operativi relativi all'Obiettivo Convergenza. Tuttavia, il confronto tra gli importi ammessi a cofinanziamento, i dati relativi alle spese certificate e i dati sui pagamenti consentono di fare qualche riflessione sull'impatto dei ritardi sulle fonti di finanziamento dei progetti.

Per quanto riguarda i Grandi progetti del PON Reti e Mobilità, la spesa certificata in quota UE, alla data del 31/3/2017, risulta pari a 126,4 milioni, a fronte di un importo massimo ammesso a cofinanziamento (quota UE) di 363,8 milioni.

Significativo è l'impatto dei ritardi nell'attuazione del progetto relativo alla S.S.106 Jonica: a fronte di risorse UE disponibili per un massimo di 134 milioni di euro, alla data del 31/12/2015, risultavano pagamenti certificabili per 35 milioni di euro; i pagamenti effettuati nel periodo 1°/1/2016 – 31/3/2019 a carico del PAC sono invece stati superiori a 58 milioni di euro.

Analoga è la situazione del Grande progetto relativo alla S.S.96 Barese: a fronte di risorse UE inizialmente disponibili per 177,5 milioni di euro, sono state certificate spese per 41,2 milioni, di euro, mentre i pagamenti effettuati nel periodo 1.1.2016 – 31/3/2019, a carico del PAC, sono stati superiori a 66 milioni di euro, a cui si aggiungono i 24,2 milioni di pagamenti riferiti al lotto stralciato e finanziato esclusivamente con risorse del PAC, per un totale di oltre 90 milioni di euro.

Si consideri, inoltre, che per quanto riguarda il progetto di potenziamento della linea ferroviaria Caserta-Foggia, la spesa certificata al 31/3/2017, pari a 26,6 milioni di euro potrà essere ammessa a chiusura nel più ridotto limite di 19,7 milioni di euro, in conseguenza del successivo ridimensionamento del progetto.

Con riferimento ai progetti completati del POR Sicilia, si rileva che le spese certificate al 31/3/2017 ammontano a 155,5 milioni di euro, a fronte di un finanziamento FESR massimo concedibile di 209,8 milioni di euro, mentre i pagamenti del periodo 1°/1/2016 – 31/3/2019 effettuati a valere su risorse nazionali sono di oltre 59 milioni di euro.

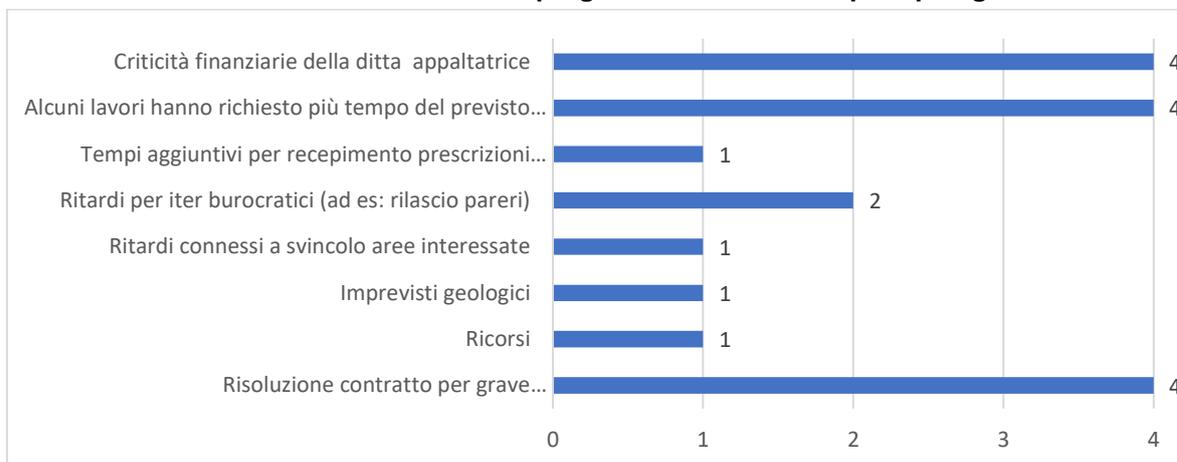
Diverso è il caso del Grande progetto relativo al POR Toscana, per il quale l'importo di spesa certificata al 31/3/2017, pari a 26 milioni di euro, corrisponde al contributo FESR assegnato dal POR Toscana.

Per quanto attiene ai due progetti non funzionanti e non conclusi nemmeno alla data del 31/3/2019, come meglio dettagliato nelle relative schede, essi sono stati entrambi ritirati dalla programmazione 2007-2013; nel caso del Grande progetto relativo alla Linea 6 della metropolitana di Napoli, è stata chiesta l'ammissione al POR Campania 2014-2020, per un importo massimo ammesso a cofinanziamento di circa 200 milioni di euro, mentre, per quanto attiene al Grande progetto relativo al Completamento dell'Autostrada Siracusa-Gela, è stato chiesto alla Commissione europea di valutare la possibilità di operare una rettifica finanziaria al netto della spesa certificata di 25 milioni di euro, sostenuta per i lavori del tratto "Rosolini – Ispica" Tali lavori, peraltro, non risultano ancora completati e, in ogni caso, la perdita di risorse unionali, anche al netto di tale importo, sarebbe significativa (oltre 170 milioni di euro).

Per quanto attiene alle cause di ritardo che sono state riscontrate più frequentemente, esse sono da ricondurre, come meglio dettagliato nel grafico seguente, a inadempimenti o criticità finanziarie dell'appaltatore (che in quattro casi hanno portato alla risoluzione del contratto con conseguente necessità di procedere a un nuovo affidamento e alla definizione di un nuovo cronoprogramma), difficoltà tecniche derivanti anche da imprevisti geologici, ritardi nel rilascio di autorizzazioni /pareri, tempi aggiuntivi dovuti all'esecuzione delle prescrizioni della sovrintendenza, presentazione di ricorsi

amministrativi. Per i due progetti non completati, si sono aggiunte, da ultimo, le difficoltà derivanti dal diffondersi della pandemia da Covid-19.

Grafico 1 – Criticità dei Grandi progetti non funzionanti per tipologia



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

4. I GRANDI PROGETTI SUDDIVISI IN FASI

- 4.1 Considerazioni introduttive e dati finanziari aggregati
- 4.2 Stato di attuazione dei Grandi progetti fasizzati sulla programmazione 2014-2020. Schede con i dati finanziari e di avanzamento
- 4.3 I Grandi progetti della programmazione 2007-2013 "ritirati" dopo la fasizzazione. Schede con i dati finanziari e di avanzamento
- 4.4 Sintesi delle schede e osservazioni

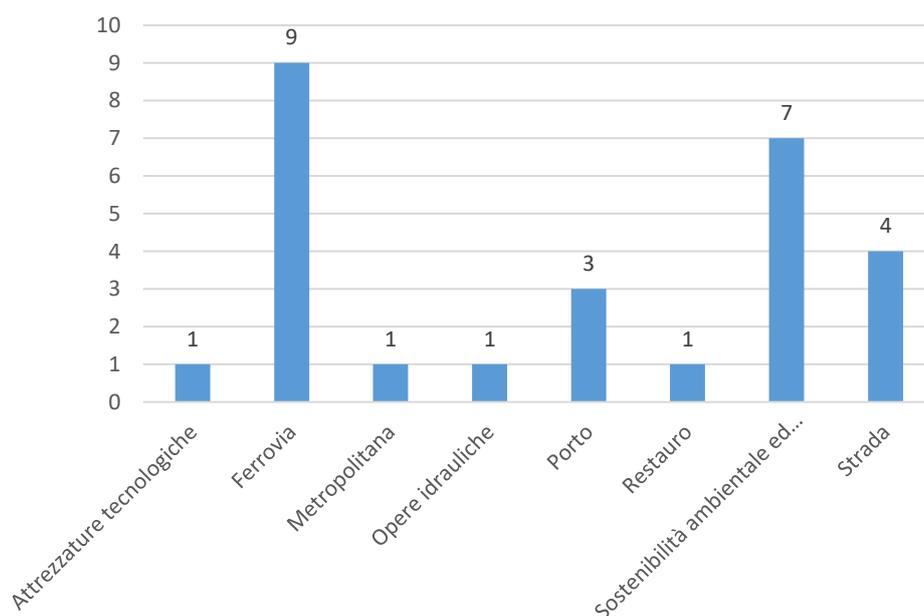
4.1 Considerazioni introduttive e dati finanziari aggregati

Come indicato precedentemente, in sede di chiusura della Programmazione 2007-2013 è stato possibile trasferire nella nuova programmazione 2014-2020 alcuni progetti non completati entro i termini, purché dotati di determinate caratteristiche, tra le quali, in particolare, la divisibilità dell'intervento in più fasi autonome e chiaramente identificabili dal punto di vista fisico e funzionale. Tali progetti presentano pertanto un'articolazione finanziaria che, per la parte europea, include sia risorse 2007-2013 che risorse 2014-2020.

Questa condizione ha riguardato **27 Grandi progetti, ossia quasi la metà dei 56 approvati nella programmazione 2007-2013.**

Come mostrato dal grafico 1, la fasizzazione ha interessato prevalentemente interventi di **potenziamento di reti ferroviarie** (tra questi, Palermo-Messina; Bari-Taranto; Catania-Siracusa; area metropolitana Nord Barese), **risanamento ambientale** (ad es. centro storico di Napoli; laghi dei Campi Flegrei; Regi Lagni) e **potenziamento di strade e autostrade** (tra i quali Salerno Porta Ovest e Agrigento-Caltanissetta).

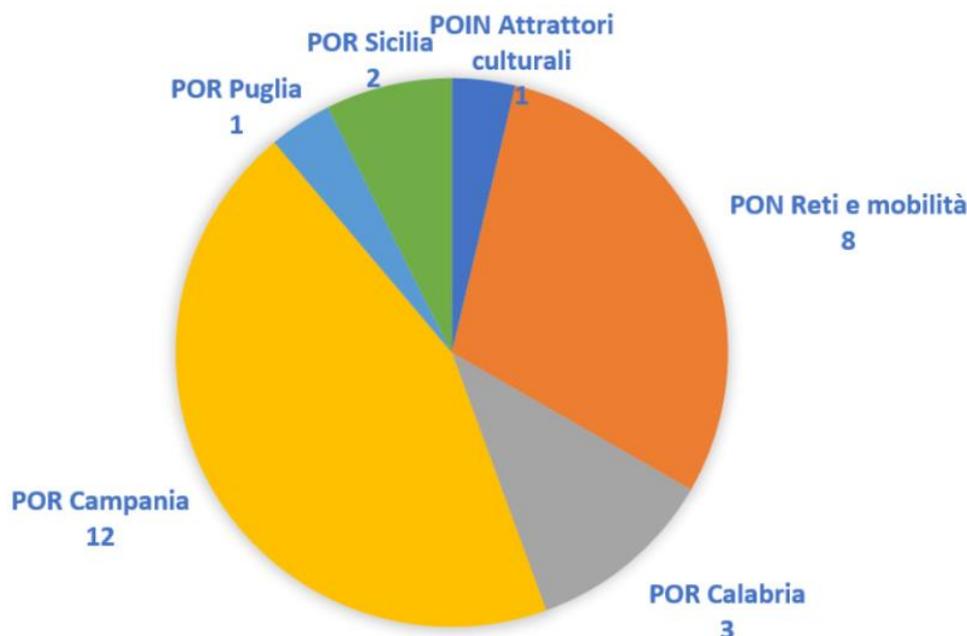
Grafico 1 – I 27 Grandi progetti fasizzati per area tematica di intervento



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

Tali interventi erano tutti originariamente finanziati nell'ambito dell'Obiettivo Convergenza: 8 sono riconducibili al PON Reti e mobilità, 1 al POIN Attrattori culturali e 18 in totale ai POR Calabria, Campania, Puglia e Sicilia (di cui il maggior numero in Campania).

Grafico 2 – Numero di Grandi progetti fasizzati per Programma operativo



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

Tuttavia, nel corso della programmazione 2014-2020, ben 11 Grandi progetti per i quali era stata proposta la fasizzazione sono stati ritirati (v. *infra*, il par. 4.3), perché non più conformi alle nuove dimensioni previste per la tipologia dei Grandi progetti (i volumi finanziari richiesti per la classificazione entro tale tipologia sono ormai pari o superiori a 75 milioni di euro per gli interventi relativi ai trasporti), o per la presenza di problematiche di mancato o ritardato avanzamento che ne hanno consigliato l'ulteriore spostamento verso altri "contenitori" di risorse (in particolare il FSC). Degli 11 progetti ritirati, 7 provengono dal POR Campania, 2 dal POR Calabria e 2 dal PON Reti e mobilità. Con riferimento a quest'ultimo PON, si segnala anche il ridimensionamento dell'ex Grande progetto Porto di Augusta che, per la parte non definanziata, continua a figurare, con perimetro ridotto, tra i progetti "ordinari" a carico del nuovo PON Infrastrutture 2014-2020 (ex-PON Reti).

Da notare che i Grandi progetti dell'attuale PON Infrastrutture 2014-2020 (in tutto 8 interventi ferroviari e 1 intervento portuale) provengono per i due terzi (6 su 9) dal precedente periodo di programmazione.

4.1 Considerazioni introduttive e dati finanziari aggregati

Il prospetto che segue riassume i principali dati finanziari dei soli 16 Grandi progetti fasizzati ancora finanziati come tali nell'ambito del ciclo 2014-2020.

Prospetto 1 - Dati finanziari dei 16 GP proseguiti come tali anche post-fasizzazione

(euro)

Titolo Grande Progetto		Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2			
		Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue			Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue
				Importo	Fonte di finanziam.									
PON Reti e mobilità	Raddoppio Palermo-Messina: Tratta Fiumetorto-Ogliastro	83.250.000	249.750.000	41.797.229	FdR (L. 183/1987)	125.391.688	125.391.688	n.d.	48.084.418	144.253.254	35.163.934	105.491.802		
	Nodo ferroviario di Palermo/tratta la Malfa / EMS - Carini	32.311.793	96.935.381	26.769.948	FdR (L. 183/1987)	80.309.843	80.309.843	n.d.	27.828.872	83.486.617	4.483.378	13.450.133		
	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei	36.650.000	109.950.000	13.257.864	FdR (L. 183/1987)	39.773.591	39.773.591	n.d.	13.859.144	41.577.432	15.141.994	45.425.981		
	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	37.196.127	111.588.380	11.777.508	FdR (L. 183/1987)	35.332.525	35.332.525	n.d.	11.846.618	35.539.853	24.915.457	74.746.372		
	Raddoppio Bari - San'Andrea Biletto	30.129.954	90.389.864	7.528.511	FdR (L. 183/1987)	22.585.532	22.585.532	n.d.	7.628.448	22.885.343	22.502.727	67.508.181		
	Velocizzazione Catania - Siracusa : Tratta Bicocca - Targia	18.411.300	55.233.900	1.123.546	FdR (L. 183/1987)	3.370.639	3.370.639	n.d.	1.178.105	3.534.314	18.824.295	56.472.886		
	Totale PON Reti e mobilità	237.949.174	713.847.525	102.254.606		306.763.819	306.763.819	n.d.	110.425.604	331.276.813	121.031.785	363.095.356		
PON Cultura e sviluppo	Grande Progetto per la tutela e la valorizzazione dell'area archeologica di Pompei*	27.086.814	77.913.186	10.493.016	FdR (L. 183/1987)	30.182.374	40.100.002	39.738.942	10.252.647	29.486.295	16.315.265	48.945.794		
	Totale PON Cultura e sviluppo	27.086.814	77.913.186	10.493.016		30.182.374	40.100.002	39.738.942	10.252.647	29.486.295	16.315.265	48.945.794		
TOTALE PON		265.035.988	791.760.711	112.747.622		336.946.192	346.863.821	39.738.942	120.678.251	360.763.107	137.347.050	412.041.150		
POR Campania	La bandiera blu del litorale domito	25.967.414	54.032.586	496.505	FdR (L. 183/1987)	1.489.515	31.465	n.d.	219.080	657.239	25.748.335	53.375.347		
	Risanamento ambientale e valorizzazione dei laghi dei Campi Flegrei	16.250.000	48.750.000	3.175.562	FdR (L. 183/1987)	9.526.686	9.526.686	n.d.	3.453.766	10.361.299	12.796.234	38.388.701		
	Risanamento ambientale e valorizzazione dei Regi Laghi	45.068.532	135.205.597	22.264	FdR (L. 183/1987)	66.791	66.791	n.d.	22.264	66.791	45.046.269	135.205.597		
	Centro storico di Napoli, valorizzazione del sito UNESCO	25.000.000	75.000.000	716.146	FdR (L. 183/1987)	2.148.437	2.148.437	n.d.	934.095	2.802.285	24.065.905	72.197.715		
	Completamento delle opere Civili e realizzazione delle opere tecnologiche della Linea 1 della Metropolitana di Napoli	174.622.022	496.746.065	143.281.983	FdR (L. 183/1987)	429.845.948	429.845.948	n.d.	143.342.022	430.026.065	31.280.000	66.720.000		
	Totale POR Campania	286.907.968	809.734.248	147.692.459		443.077.377	441.619.327	n.d.	147.971.226	443.913.678	138.936.742	365.887.360		
POR Calabria	Sistema di collegamento su ferro tra Catanzaro città e Germaneto	36.250.000	108.750.000	128.114	FdR (L. 183/1987)	384.343	384.343	384.343	748.916	2.246.747	35.501.085	106.503.254		
	Totale POR Calabria	36.250.000	108.750.000	128.114		384.343	384.343	384.343	748.916	2.246.747	35.501.085	106.503.254		
POR Puglia	Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana Nord Barese	57.600.000	122.400.000	16.560.017	FdR (L. 183/1987)	17.917.289	17.917.289	17.917.289	11.032.738	23.444.568	72.761.347	72.761.347		
	Totale POR Puglia	57.600.000	122.400.000	16.560.017		17.917.289	17.917.289	17.917.289	11.032.738	23.444.568	72.761.347	72.761.347		
POR Sicilia	Itinerario AG-CL - A19 - Il tratto - dal km 44 (Canicattì) al km 74+300 (A19)	157.050.971	471.152.916	104.617.838,52	CIPE 3/2006; 122/2008; 156/2005; DL n. 69/2013; ANAS	121.934.945	121.934.945	n.d.	40.644.982	121.934.945	116.405.990	349.217.971		
	Raddoppio ferroviario Palermo-Carini: tratta urbana A	70.295.443	210.886.331	124.547.389	Contatto di Programma MIT-RFI	209.509.387	209.509.387	n.d.	69.836.463	209.509.387	1.816.269	39.462.580		
Totale POR Sicilia		227.346.414	682.039.247	229.165.228		331.444.332	331.444.332		110.481.445	331.444.332	118.222.259	388.680.551		
Totale POR		608.104.382	1.722.923.495	393.545.818		792.823.341	791.365.291	18.301.633	270.234.324	801.049.325	365.421.433	933.832.512		
TOTALE GENERALE		873.140.370	2.514.684.205	506.293.440		1.129.769.534	1.138.229.112	58.040.574	390.912.575	1.161.812.432	502.768.483	1.345.873.661		
		3.387.824.575							1.552.725.007		1.848.642.144			

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Come si ricava dal prospetto, l'ammontare di risorse ammesse come finanziamento totale iniziale per i menzionati 16 Grandi progetti era pari a 3,39 miliardi di euro, di cui 948,7 milioni a valere sulle risorse nazionali e 2,44 miliardi di cofinanziamento FESR (il 72% circa del totale).

La mancata conclusione degli interventi entro i termini previsti dalla programmazione 2007-2013 e la conseguente suddivisione in fasi dei progetti hanno comportato una rimodulazione degli importi finanziati. In particolare, le decisioni di fasizzazione della Commissione europea relative ai 16 Grandi progetti passati alla programmazione 2014-2020 **hanno approvato un totale di 1,55 miliardi a valere sulla fase I** (di cui 390,91 milioni di risorse nazionali e 1,16 miliardi di FESR), accettando di "traslare" sulla fase II un totale di **1,84 miliardi** (di cui 0,50 miliardi di risorse nazionali e 1,34 miliardi di risorse europee). In definitiva, **per i 16 Grandi progetti in argomento è rimasto imputato alla fase I un ammontare di risorse pari a meno della metà del finanziamento totale inizialmente approvato.**

Considerazioni più critiche possono svolgersi per gli 11 ex-Grandi progetti ritirati dopo la fasizzazione (alcuni dei quali sono passati alla programmazione 2014-2020 come progetti "ordinari"). Per essi, **l'ammontare di risorse rimasto sulla fase I è di appena 101,7 milioni, mentre l'ammontare di risorse reimputato sulla fase II si eleva a 511,3 milioni. Sono pertanto rimaste imputate alla fase I risorse pari ad appena il 10% dell'importo in origine ammesso a cofinanziamento (pari a oltre 1,07 miliardi), mentre le risorse traslate in avanti risultano notevolmente ridimensionate (inferiori alla metà) rispetto all'importo totale finanziato in origine.**

Peraltro, le risorse di fase I per questi progetti non sono neppure state certificate per intero (la certificazione al 31/3/2017 ha riguardato poco più di 80 milioni, di cui 62,6 erano risorse europee), e si sono anzi ulteriormente ridotte per effetto della successiva decisione di decertificare dalla programmazione 2007-2013 alcuni Grandi progetti già fasizzati (tra questi alcuni ex Grandi progetti del POR Campania: Recupero del fiume Sarno, Corpi idrici superficiali, Mostra d'Oltremare) o di ritirarli per impossibilità attuativa anche dalla programmazione 2014-2020 (il che comporta anche l'esclusione del finanziamento per la fase 1): è il caso del collegamento metropolitano di Cosenza. Per maggiori dettagli si vedano le singole schede e il par. 4.4 che ne sintetizza gli esiti. I dati definitivi delle chiusure, come riconosciuti dalla Commissione, sono peraltro ancora attesi. Considerato l'*overbooking*, è possibile che l'effetto finale sul POR sia limitato.

4.1 Considerazioni introduttive e dati finanziari aggregati

Prospetto 2 - Dati finanziari degli 11 ex Grandi progetti

(euro)

Titolo Grande Progetto		Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2	
		Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue
				Importo	Fonte di finanziamento						
PON Reti e mobilità	Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta: 1) e 2)	16.758.000	50.274.000	2.675.867	FdR (L. 183/1987)	8.027.601	8.027.601	2.835.312	8.505.936	9.240.969	27.722.907
	Potenziamento Tecnologico del Nodo di Napoli	16.905.175	50.712.525	4.843.504	FdR (L. 183/1987)	14.530.513	14.530.513	4.844.451	14.533.352	12.059.724	36.179.172
Totale PON Reti e mobilità		33.663.175	100.986.525	7.519.371		22.558.114	22.558.114	7.679.763	23.039.288	21.300.693	63.902.079
Totale PON		33.663.175	100.986.525	7.519.371		22.558.114	22.558.114	7.679.763	23.039.288	21.300.693	63.902.079
POR Campania	Risanamento ambientale dei corpi idrici superficiali delle aree interne	25.000.000	75.000.000	16.799	FdR (L. 183/1987)	50.396	0	22.500	67.500	0	0
	Logistica e porti. Sistema integrato Porto di Napoli	38.550.000	115.650.000	0		0	0	1.496.993	4.490.980	36.968.248	110.904.743
	Logistica e porti. Sistema integrato Porto di Salerno	17.754.098	53.262.297	5.481.825	FdR (L. 183/1987)	16.445.477	16.445.477	6.864.373	20.593.118	10.889.726	32.669.179
	SS 268 del Vesuvio - Lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo svincolo di Anagni	13.353.730	40.061.190	4.266.045	FdR (L. 183/1987)	22.155.630	22.155.630	7.458.708	22.376.123	3.284.933	9.854.801
	Completamento della riqualificazione e recupero del fiume Sarno	66.889.479	150.582.824	807.475	FdR (L. 183/1987)	2.422.426	0	892.602	2.677.805	0	0
	Riqualificazione urbana dell'area e dei beni culturale e architettonici della Mostra	16.375.000	49.125.000	0		0	0	163.400	490.200	0	0
	Interventi di difesa e ripascimento del litorale del Golfo di Salerno	17.500.000	52.500.000	0		0	0	0	0	0	0
Totale POR Campania		195.422.307	536.181.311	10.572.144		41.073.929	38.601.107	16.898.575	50.695.726	51.142.907	153.428.723
POR Calabria	Lavori di adeguamento della strada Gallico - Gambarie III lotto	16.250.000	48.750.000	69.627	FdR (L. 183/1987)	208.880	208.880	70.059	210.178	16.179.941	48.539.822
	Sistema di collegamento metropolitano Cosenza Rende e Università della	36.062.373	108.187.120	419.961	FdR (L. 183/1987)	1.259.884	1.259.884	794.090	2.382.271	39.205.910	117.617.729
Totale POR Calabria		52.312.373	156.937.120	489.588		1.468.764	1.468.764	864.149	2.592.449	55.385.851	166.157.551
Totale POR		247.734.680	693.118.431	11.061.731		42.542.693	40.069.870	17.762.724	53.288.175	106.528.758	319.586.274
TOTALE GENERALE		281.397.855	794.104.956	18.581.103		65.100.807	62.627.985	25.442.487	76.327.463	127.829.451	383.488.354
		1.075.502.810						101.769.951		511.317.804	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Per quanto attiene, poi, alle chiusure definitive della programmazione 2007-2013, come mostrato dal prospetto 1, al mese di marzo 2021 sono disponibili solo gli importi definitivi riconosciuti dalla Commissione europea per i Grandi progetti finanziati nell'ambito del PON Cultura e sviluppo (ex POIN Attrattori culturali), del POR Puglia e del POR Calabria.

A differenza di quanto segnalato nei capitoli 2 e 3 rispettivamente per i progetti completati e per i "non funzionanti", solo due dei 16 interventi in argomento si configurano come progetti retrospettivi, mentre, conformemente alle regole sulla fasizzazione, nessun Grande progetto tra quelli presi in esame proviene dalla programmazione 2000-2006 (prospetto 2). Nessuno degli 11 ex Grandi progetti ritirati è retrospettivo.

Prospetto 3 - Grandi progetti fasizzati di natura retrospettiva o "a cavallo" con il periodo 2000-2006

Titolo Grande Progetto		Progetto retrospettivo	Progetto proveniente dalla programmazione 2000-2006
PON Reti e mobilità	Raddoppio Palermo-Messina: Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	0	0
	Nodo ferroviario di Palermo: tratta la Malfa / EMS - Carini	0	0
	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno porta ovest	0	0
	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	0	0
	Raddoppio Bari - Sant'Andrea Bitetto	0	0
	Velocizzazione Catania - Siracusa: Tratta Bicocca - Targia	0	0
Totale PON Reti e mobilità		0	0
PON Cultura e sviluppo	Grande Progetto per la tutela e la valorizzazione dell'area archeologica di Pompei	0	0
Totale PON Cultura e sviluppo		0	0
TOTALE PON		0	0
POR Campania	La bandiera blu del litorale domitio	0	0
	Risanamento ambientale e valorizzazione dei laghi dei Campi Flegrei	0	0
	Risanamento ambientale e valorizzazione dei Regi Lagni	0	0
	Centro storico di Napoli, valorizzazione del sito UNESCO	0	0
	Completamento delle opere Civili e realizzazione delle opere tecnologiche della Linea 1 della Metropolitana di Napoli	0	0
Totale POR Campania		0	0
POR Calabria	Sistema di collegamento su ferro tra Catanzaro città e Germaneto	0	0
	Sistema di collegamento metropolitano tra Cosenza Rende e Università della Calabria	0	0
Totale POR Calabria		0	0
POR Puglia	Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana Nord Barese	0	0
Totale POR Puglia		0	0
POR Sicilia	Itinerario AG-CL - A19 - Il tratto - dal km 44 (Canicatti) al km 74+300 (A19)	1	0
	Raddoppio ferroviario Palermo-Carini: tratta urbana A	1	0
Totale POR Sicilia		2	0
Totale POR		2	0
TOTALE GENERALE		2	0

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

4.2 Stato di attuazione dei Grandi progetti fasizzati sulla programmazione 2014-2020. Schede con i dati finanziari e di avanzamento

Si esamineranno di seguito singolarmente i dati finanziari e di avanzamento dei soli Grandi progetti mantenuti all'interno dei PON e dei POR anche per la fase II, riservando l'analisi dei progetti ritirati al paragrafo 4.3. **I Grandi progetti fasizzati appartengono tutti all'Obiettivo Convergenza.**

4.2.1 PON Reti e mobilità

Va preliminarmente evidenziato che oltre la metà dei Grandi progetti del PON Reti e mobilità non era concluso alla scadenza della programmazione 2007-2013. La fasizzazione ha infatti riguardato 8 Grandi progetti su un totale di 15 originariamente presenti nel PON.

Uno dei progetti fasizzati del PON (Potenziamento Tecnologico del Nodo di Napoli) è stato successivamente oggetto di ritiro, come verrà esposto nel par. 4.3. Inoltre, il GP "Augusta" ha subito un notevole ridimensionamento, perdendo una "costola", che è diventata un autonomo progetto ordinario, finanziato esclusivamente a valere su risorse nazionali. La parte restante è uscita a sua volta dal novero dei GP, in ragione del più ridotto volume finanziario.

Nella fase II, i sei Grandi progetti rimasti presentano tutti un notevole stato di avanzamento dal punto di vista finanziario: come emerge dalla documentazione trasmessa dall'Autorità di gestione, gli importi impegnati al 31/12/2019 erano pari per ciascun progetto al 100% delle risorse allocate. L'Autorità di gestione ha comunicato, altresì, che non vi sono criticità o ritardi nell'attuazione dei progetti. La percentuale dei pagamenti non riflette però ancora tale situazione e resta in più di un caso piuttosto modesta.

La situazione finanziaria è illustrata nel prospetto che segue. Da notare che, per i Grandi progetti per i quali si è proceduto alla rimodulazione finanziaria del costo ammesso in seguito all'adesione del PON Reti al Piano di Azione Coesione (decisione C(2013) 6852 del 21 ottobre 2013¹⁴⁶), le colonne relative all'"Importo ammesso al cofinanziamento" recano i nuovi importi derivanti da tale rimodulazione.

¹⁴⁶ Nel 2013 l'intero PON Reti è stato oggetto di una modifica del tasso di cofinanziamento, innalzato dal 50 al 75% (decisione C(2013) 6852 citata nel testo). Con decisione C(2013) 9785 del 19/12/2013 l'importo del contributo FESR per i Grandi progetti del settore è stato allineato al nuovo tasso di cofinanziamento.

Prospetto 1 – Dati finanziari dei Grandi progetti PON Reti e mobilità fasizzati

(euro)

Titolo Grande progetto	Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015		Spesa certificata al 31/03/2017	Importo riconosciuto alla chiusura definitiva	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019			
	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali				Risorse Ue (*)	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	
			Importo	Fonte di finanz.	Importo	Fonte di finanz.										
Raddoppio PA-ME: Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	83.250.000	249.750.000	41.797.229	Stato - FdR	125.391.688	125.391.688	n.d.	48.084.418	144.253.254	35.163.934	105.491.802	35.163.934	105.491.802	24.868.992	Stato - FdR	74.606.977
Nodo ferroviario di Palermo: tratta la Mafra EMS-Carini	32.311.793	96.935.381	26.769.948	Stato - FdR	80.309.843	80.309.843	n.d.	27.828.872	83.486.617	4.483.378	13.450.133	4.483.378	13.450.133	4.318.727	Stato - FdR	12.956.181
Porto di SA - Colleg. ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti SA porta ovest (**)	36.650.000	109.950.000	13.267.864	Stato - FdR	39.773.591	39.773.591	n.d.	13.859.144	41.577.432	15.141.994	45.425.981	15.141.994	45.425.981	4.317.265	Stato - FdR	12.951.795
Melaporto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	37.196.127	111.588.380	11.777.508	Stato - FdR	35.332.525	35.332.525	n.d.	11.846.618	35.539.853	24.915.457	74.746.372	24.915.457	74.746.371	15.919.422	Stato - FdR	47.758.265
Raddoppio BA - Sant'Andrea Bileto	31.129.954	91.389.864	7.528.511	Stato - FdR	22.585.532	22.585.532	n.d.	7.628.448	22.885.343	22.502.727	67.508.181	22.502.727	67.508.181	19.977.380	Stato - FdR	59.932.141
Velocizzazione CT - SR - Tratta Bicozza - Targia	18.411.300	55.233.900	1.123.546	Stato - FdR	3.370.639	3.370.639	n.d.	1.178.105	3.534.314	18.824.295	56.472.886	18.756.826	56.270.479	7.026.958	Stato - FdR	21.080.875
Totale	237.948.174	713.847.525	102.254.606		306.783.819	306.783.819		110.425.684	331.276.813	121.031.785	363.095.356	120.964.316	362.892.948	76.428.744		229.286.233

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l'Autorità di Gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

(**) Il Grande progetto Porto di Salerno consta di due interventi:

- 1) Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest - I stralcio I lotto;
- 2) Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest - I stralcio II lotto.

Nelle schede che seguono è riportato il dettaglio dei singoli interventi.**4.2.1.1 PON Reti – Grande progetto “Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo”****Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento dopo PAC		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Importo riconosciuto alla chiusura definitiva	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue			Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	
		Importo	Fonte di finanziamento		Importo	Fonte di finanziamento									
83.250.000	249.750.000	41.797.229	Stato - FdR	125.391.688	125.391.688	n.d.*	48.084.418	144.253.254	35.163.934	105.491.802	35.163.934	105.491.802	24.868.992	Stato - FdR	74.606.977

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l'Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

(**) Si ricorda che, nel 2013, 10 Grandi progetti all'interno del PON Reti sono stati oggetto di una modifica del tasso di cofinanziamento, passato dal 50 al 75% con decisione C(2013) 6852 del 21 ottobre 2013. La decisione C(2013) 9785 final del 19/12/2013 ha successivamente allineato l'importo del contributo FESR al nuovo tasso di cofinanziamento. Per il Grande progetto in questione il contributo FESR è stato pertanto innalzato da 166.500.000 a 249.750.000 euro.

Il Grande progetto rientra in un più ampio piano di investimenti, finalizzati al miglioramento dell'intera rete di trasporto ferroviario tra Palermo e Messina, nell'ambito del corridoio transeuropeo Berlino-Palermo della rete TEN-T.

Il tracciato del Grande progetto¹⁴⁷ è articolato in due tratte: la prima tratta, da Fiumetorto a Lascari (opera funzionale 1), ha uno sviluppo di circa 15 km, mentre la tratta da Lascari ad Oglastrillo (opera funzionale 2) si estende per circa 5 km¹⁴⁸.

Il Grande progetto ha un valore complessivo di 1,5 miliardi. Il costo totale ammesso a carico del PON era pari a 333 milioni. Le altre fonti di finanziamento vedevano tra l'altro il FSC per 25 milioni e risorse liberate per 52,1 milioni.

I lavori sono stati avviati nel 2008. Il beneficiario e responsabile dell'esecuzione è RFI S.p.A., che gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria italiana.

Mentre la I fase del Grande progetto (per un importo di 192 milioni) è rientrata nel PON “Reti e mobilità 2007-2013”, la II fase (di importo pari a 140 milioni) risulta di competenza del PON “Infrastrutture e reti 2014-2020”, nell'ambito del quale essa è inserita sotto l'Asse I Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella *Trans-European Network – Transport* (TEN-T).

La spesa certificata al 31/3/2017 è rimasta al di sotto dell'importo riconosciuto ai fini dell'assistenza strutturale del FESR per la I fase dalla decisione della Commissione n. (2016) 6266 final del 27/9/2016 (125 milioni certificati vs. 144 rendicontabili). Le spese relative alla prima fase hanno riguardato attività di progettazione, bonifica dagli ordigni esplosivi, cantierizzazione, indagini archeologiche ed espropri, realizzazione gallerie e sottovia, realizzazione delle banchine e pensiline nella stazione di Campofelice. Per il periodo di programmazione 2014-2020, la seconda fase ha invece previsto lavori di completamento delle opere civili, armamento dei binari, trazione elettrica e sistema di distanziamento, modifiche alla viabilità, barriere antirumore, riambientalizzazioni.

La citata decisione giustifica la richiesta di fasizzazione esclusivamente con il verificarsi di "ritardi nell'esecuzione dei lavori", e non menziona affatto il presupposto della divisibilità. In realtà sia la prima che la seconda fase hanno il medesimo oggetto fisico, e la seconda fase provvede solo al completamento della precedente (non sembra pertanto trattarsi di opere funzionalmente distinte).

Alla data del 30/6/2019, l'intervento registrava un **avanzamento fisico pari a 19,7 km di “ferrovie realizzate, ricostruite o rinnovate”, ossia la totalità dei km da**

¹⁴⁷ CUP J57I09000060007. La prima decisione della Commissione di ammissione al finanziamento FESR era la C(2011) 2888 del 6/5/2011. Il Grande progetto non ha natura di progetto retrospettivo.

¹⁴⁸ Nel suo complesso l'intervento è caratterizzato da:
- una variante in nuova sede per l'attraversamento del Parco archeologico di Himera, con la realizzazione, in affiancamento alla linea attuale, del tratto compreso fra il fiume Himera e la stazione di Lascari, di circa 15 km;
- una ulteriore variante in nuova sede, in galleria, di lunghezza 4 km circa, fra Lascari e Oglastrillo. Sono inoltre previste ulteriori opere finalizzate a migliorare il sistema complessivo dell'offerta di trasporto ferroviario dell'area; tra queste, la creazione di 3 nuove fermate (Himera, Lascari e Cefalù) e di un posto di comunicazione (Cefalù Oglastrillo), l'adeguamento della stazione di Fiumetorto, l'eliminazione di 6 passaggi a livello, il potenziamento della rete di fornitura elettrica.

realizzare, come risulta dagli indicatori fisici di monitoraggio¹⁴⁹ presenti nel sistema informativo per la gestione del PON (SIPONieR), validati dall'IGRUE. I progressi finanziari in termini di importi rendicontabili UE si attestano al 70,7% delle cifre allocate alla fase II (con un picco dei pagamenti nel 2017).

Secondo quanto dichiarato dall'Autorità di gestione, l'intervento è stato attivato all'esercizio ferroviario per fasi fra il 24/1/2016 e il 17/12/2018. Il verbale di Ultimazione lavori è del 19/7/2019. Sono attualmente in corso di completamento le attività complementari finalizzate alle consegne agli Enti (Comuni e ANAS) di sottopassi e canali idraulici, mentre resta da smantellare la sovrastruttura ferroviaria nei tratti in cui la nuova linea è stata realizzata in variante di tracciato.

L'Autorità di gestione ha comunicato che si prevede di concludere le attività di collaudo tecnico amministrativo dell'opera entro il mese di settembre 2021.

Al di là degli obiettivi generali di integrazione dell'infrastruttura ferroviaria con le direttrici che collegano il meridione al nord del Paese e all'Europa, nello specifico, l'intervento in oggetto ha perseguito i seguenti obiettivi:

- incremento della potenzialità dei tratti afferenti ai Nodi di Palermo e Messina;
- miglioramento degli standard di sicurezza e della regolarità di circolazione;
- riduzione dei tempi di percorrenza.

Secondo quanto dichiarato dall'amministrazione, i migliori livelli di accessibilità e sicurezza dovrebbero consentire alle imprese localizzate nelle aree interessate di conseguire notevoli riduzioni dei costi operativi, con un impatto positivo atteso sull'intero sistema economico regionale. Il progetto contribuisce anche all'obiettivo della sostenibilità ambientale, favorendo la diversione modale delle merci dal trasporto su strada al meno inquinante trasporto su rotaia.

Come già detto, **il progetto è parte di un piano di investimenti più ampio**, che include diversi lavori di raddoppio lungo l'intera linea ferroviaria settentrionale Palermo-Messina (224 km, dei quali 144 interessati dai lavori o già in esercizio). In particolare, le tratte interessate sono: 1) Fiumetorto-Ogliastrillo (in costruzione dal 2008); 2) Ogliastrillo-Castelbuono (programmato); 3) Patti-Messina (operativa). Per essere completato, il raddoppio della Palermo-Messina ha bisogno di ulteriori 80 km, tra le stazioni di Patti (Messina) e Castelbuono (Palermo), attualmente ancora a binario unico. **I fondi per assicurare il finanziamento dei tratti di doppio binario mancanti non sono più presenti nel nuovo Programma per il Sud. Come dichiarato dall'Autorità di gestione, le risorse finanziarie per il raddoppio tra Patti e Castelbuono sono attualmente non disponibili.** L'itinerario Messina-Catania-Palermo è incluso fra le

¹⁴⁹ Rispettivamente Indicatori 112 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate e 112A - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate, di cui TEN-T.

opere programmatiche dell'Aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma Investimenti 2017-2021, coerentemente con la strategia di definizione del corridoio TEN-T.

4.2.1.2 PON Reti – Grande progetto “Nodo ferroviario di Palermo tratta La Malfa EMS-Carini”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento dopo PAC (*)		Pagamenti al 31/12/2015				Spesa certificata al 31/03/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue (*)	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	
		Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanz.		
32.311.793	96.935.381	26.769.948	Stato - FoR	80.309.843	80.309.843	n.d.	27.828.872	83.486.617	4.483.378	13.450.133	4.483.378	13.450.133	4.318.727	Stato - FoR	12.956.181	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l'Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

(**) Si ricorda che, nel 2013, 10 Grandi progetti all'interno del PON Reti sono stati oggetto di una richiesta di modifica del tasso di cofinanziamento, passato dal 50 al 75% con decisione C(2013) 6852 del 21 ottobre 2013. Per il Grande progetto in questione la decisione C(2013) 9785 final del 19/12/2013 ha allineato l'importo del contributo FESR al nuovo tasso di cofinanziamento, innalzandolo da 64.623.587 a 96.935.381 euro.

Il Grande progetto s'inserisce in un piano d'investimenti più ampio, volto a migliorare la rete di trasporto ferroviario siciliana mediante l'adeguamento di tre tratti di linea tra Palermo e Punta Raisi¹⁵⁰. Esso ha ad oggetto il raddoppio della tratta compresa tra la fermata La Malfa e la stazione di Carini, per uno sviluppo di oltre 16 km, che interessano i territori comunali di Palermo, Isola delle Femmine, Capaci e Carini¹⁵¹.

Il beneficiario è RFI S.p.A..

Il Grande progetto, in origine inserito nella programmazione del PON Reti e mobilità 2007-2013, è stato separato in due fasi con la decisione C(2017) 2210 final del 30/3/2017, "a causa di ritardi nell'esecuzione dei lavori". La II fase è di competenza del PON Infrastrutture e reti 2014-2020, Asse I Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella *Trans-European Network – Transport* (TEN-T).

¹⁵⁰ CUP: J11H92000000008. Il Grande progetto non si configura quale retrospettivo. Il codice attribuito al GP nella II fase è 2014IT16RFOP002.

¹⁵¹ L'intervento di raddoppio si sviluppa prevalentemente in affiancamento alla linea esistente, con l'interramento dei binari all'interno di nuovi tratti in galleria, per circa 2,8 km, e la realizzazione di 3 nuove fermate (La Malfa, Sferracavallo e Kennedy), l'adeguamento delle 2 fermate esistenti (Cardillo e Ciachea), la trasformazione della stazione Tommaso Natale nella omonima fermata e l'adeguamento delle 2 stazioni di Isola delle Femmine e Carini. Ciò consente la soppressione della stazione di Capaci e l'eliminazione di 12 passaggi a livello. Gli altri due tratti coperti dal medesimo piano si situano tra la stazione centrale di Palermo, Brancaccio e Notarbartolo (i cui lavori sono stati interamente eseguiti all'interno dell'area urbana di Palermo e finanziati dall'UE) e tra Notarbartolo e La Malfa-Ex Ems. Il tratto tra Punta Raisi e Carini era già stato convertito in doppio binario prima del lancio del piano nel 2001. La tratta A del Grande progetto (Palermo-Carini) è finanziata a valere sul POR FESR Sicilia 2014-2020.

Il valore complessivo dell'intervento è di 1,150 miliardi. Il costo totale iniziale a carico del PON era pari a 129,2 milioni¹⁵². La maggior parte dell'investimento è stata realizzata durante la prima fase, con un contributo dei fondi PON di circa 111 milioni (di cui oltre 80 milioni di quota FESR). La spesa certificata resta comunque al di sotto (per circa 3,1 milioni) dell'importo ammesso al contributo europeo con la decisione di fasizzazione.

L'importo dell'investimento per la II fase è di 17,93 milioni (di cui circa 13,45 milioni a carico dell'Unione europea), che risultano interamente impegnati al 31/12/2019. I pagamenti hanno raggiunto una percentuale del 96,2% rispetto al contributo strutturale europeo.

I lavori della prima fase hanno avuto inizio il 22 febbraio 2008. La seconda fase è seguita senza soluzione di continuità. **Il raddoppio risulta attivato il 7 ottobre 2018, conformemente alle previsioni.** L'avanzamento fisico è pari al 100%, ovvero 16 km di “ferrovie realizzate, ricostruite o rinnovate”, che corrispondono al valore complessivo di km dell'intervento, come da indicatori fisici di monitoraggio¹⁵³ presenti nel sistema informativo SIPONieR¹⁵⁴ al 30.6.2019, validati da RGS-IGRUE¹⁵⁵.

I lavori sono sostanzialmente completati, ad eccezione di alcuni impianti tecnologici. In sede d'integrazione istruttoria, l'Autorità di gestione ha comunicato¹⁵⁶ che sono altresì in corso i lavori di completamento della fermata Capaci-Kennedy, la cui ultimazione è prevista per maggio 2021, mentre la attivazione della fermata è prevista per il 31/10/2021. La chiusura del collaudo tecnico amministrativo è prevista entro novembre 2021.

Per quel che concerne gli obiettivi generali da conseguire con la realizzazione dell'opera, secondo quanto dichiarato dall'Autorità di gestione, l'intervento s'inquadra in una visione “di sistema”, che punta all'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria delle regioni meridionali con le direttrici di collegamento con il nord del Paese e con l'Europa (corridoio scandinavo-mediterraneo), in coerenza con il disegno della Rete di integrazione europea.

Nello specifico, l'intervento persegue i seguenti obiettivi:

- incremento della capacità potenziale della linea, con abbreviazione dei tempi di viaggio per passeggeri e merci;

¹⁵² Decisione C(211) 5108 del 26/07/2011, successivamente modificata.

¹⁵³ Indicatori 112 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate e 112A - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T.

¹⁵⁴ Sistema informativo per la gestione del PON Infrastrutture e reti 2014-2020.

¹⁵⁵ Ragioneria generale dello Stato – Ispettorato generale per i rapporti finanziari con l'Unione europea.

¹⁵⁶ Seconda integrazione istruttoria: nota prot.3485 del 27/2/2020.

- eliminazione dei passaggi a livello esistenti, con effetti benefici anche sul traffico stradale;
- miglioramento degli standard di sicurezza e di regolarità della circolazione dei collegamenti nel nodo stesso e verso Trapani e Messina.

Il progetto promuove, inoltre, l'innalzamento dell'offerta di trasporto pubblico mediante potenziamento della rete metropolitana su ferro della città di Palermo, con prevedibile impatto positivo sulla qualità della vita nell'area urbana, per la riduzione dei tempi e dei costi degli spostamenti, e per l'evoluzione verso forme di trasporto maggiormente sostenibili. Dal miglioramento dei collegamenti si attendono effetti positivi in termini di attrazione degli investimenti interni e incremento dello sviluppo dell'economia regionale.

4.2.1.3 PON Reti – Grande progetto “Salerno Porta Ovest”**Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento dopo PAC (*)		Pagamenti al 31/12/2015				Spesa certificata al 31/03/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019		
Risorse nazionali	Risorse UE	Risorse nazionali		Risorse UE	Risorse UE	Risorse UE (*)	Risorse nazionali	Risorse UE	Risorse nazionali	Risorse UE	Risorse nazionali	Risorse UE	Risorse nazionali		Risorse UE	
		Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanziamento		
36.650.000	109.950.000	13.257.864	Stato-FRR	39.773.591	39.773.591	n.d.	13.859.144	41.577.432	15.141.994	45.425.981	15.141.994	45.425.981	4.317.265	Stato-FRR	12.951.795	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l'Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

(**) Si ricorda che, nel 2013, 10 Grandi progetti all'interno del PON Reti sono stati oggetto di una richiesta di modifica del tasso di cofinanziamento, passato dal 50 al 75% con decisione C(2013) 6852 del 21 ottobre 2013. Per il Grande progetto in questione, la decisione C(2013) 9785 final del 19/12/2013 ha allineato l'importo del contributo FESR al nuovo tasso di cofinanziamento, innalzandolo da 73.300.000 a 109.950.000 euro.

Per omogeneità con i dati forniti per gli altri progetti, il prospetto dei dati finanziari, sopra prodotto, riporta impegni e pagamenti al 31/12/2019. L'avanzamento finanziario in termini di pagamenti aggiornato al 31/12/2020 è pari a 23,919 milioni (di cui 17,939 milioni di fonte UE e 5,979 milioni di fonte nazionale).

Il Grande progetto “Salerno Porta Ovest”¹⁵⁷ prevede la realizzazione di una nuova galleria stradale a doppia canna, di circa 6 km, dedicata al traffico pesante, e destinata a mettere in comunicazione diretta il porto commerciale di Salerno con l'autostrada A3. La realizzazione dell'intervento è destinata a fare del porto di Salerno un'alternativa alla A3 per i flussi stradali merci dal Centro Italia alla Sicilia, riducendo i rischi di congestionamento stradale, le emissioni inquinanti e l'incidentalità.

Il beneficiario è l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale.

Il Grande progetto ha ottenuto l'assistenza strutturale europea nel 2011 (decisione C(2011) 5110) con un costo totale iniziale sul PON di 146,6 milioni di euro, di cui 73,3 a valere sul FESR. Nel 2015 è stata presentata una richiesta di separazione in due fasi dell'intervento "a causa di ritardi nelle procedure di assegnazione dei lavori". L'importo cui applicare il tasso di cofinanziamento è di 55,436 milioni nella fase I e di 60,566 milioni nella fase II.

Quest'ultima è finanziata a valere sul PON FESR Infrastrutture e reti 2014-2020 (Asse II Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili).

Più in dettaglio, le realizzazioni previste riguardavano due lotti distinti:

- LOTTO 1: “Demolizione ed allargamento della viabilità attualmente esistente, nonché attività relative alla creazione di un piccolo viadotto di scavalco delle due sponde dell'area di Cernicchiera”.
- LOTTO 2: Realizzazione di una galleria a “doppia canna” (carreggiata nord e carreggiata sud) e delle rampe di collegamento con la viabilità principale (svincoli), a sua volta diviso in:

¹⁵⁷ CUP: F51B08000600001. Il Grande progetto non si configura quale retrospettivo.

- Lotto 2, sub-lotto A: galleria a “doppia canna”, a valere sul PON I&R 2014-2020;
- Lotto 2, sub-lotto B: nodo di Cernicchiara, rampa di accesso dalla galleria all’A3, a valere sul PAC.

La fase 1 e la fase 2 del progetto sono state approvate dalla Commissione, rispettivamente, il 23 marzo 2017 con Decisione C(2017)1842 e il 22 settembre 2017, secondo la procedura di cui all’art. 103 del Reg.(UE) 1303/13. La realizzazione dei principali interventi strutturali (nuovo svincolo autostradale, le due gallerie, le due rotatorie, l’ampliamento e la mitigazione ambientale del viadotto Gatto) è stata spostata sulla seconda fase. Come documentato nella procedura di “phasing”, alcune lavorazioni sono in comune tra le due fasi: così, le lavorazioni riguardanti lo *Svincolo Ligea* e quelle riguardanti la *Galleria Cernicchiara*, entrambe appartenenti al Lotto 2 della scheda Grande progetto.

I lavori hanno avuto inizio a settembre 2013. Il completamento dei lavori era previsto entro il mese di settembre 2020.

L’Autorità di gestione ha però segnalato che alla data del 31/12/2019 risultavano eseguiti soltanto 3,802 km di scavo (**circa il 57% dei 6,294 km di estensione prevista**).

A partire dal 2015, **l’intervento ha infatti riscontrato difficoltà di attuazione riconducibili essenzialmente al dissesto finanziario dell’impresa capofila** (sottoposta ad amministrazione straordinaria ai sensi del decreto-legge n. 347/2003) **e a controversie con la società di gestione autostradale, che sono stati causa di notevoli rallentamenti della commessa.**

Con riferimento alle problematiche dell’impresa capofila, il beneficiario ha comunicato che:

- in data 22/1/2018 il MISE ha autorizzato il Commissario straordinario ad avviare la procedura per la vendita del Ramo d’Azienda direttamente coinvolto nel cantiere, nonché, in ragione dell’estrema urgenza, a sottoscrivere un contratto di affitto limitatamente all’appalto “Salerno Porta Ovest”;
- in data 11/6/2018 il Presidente dell’Autorità di sistema portuale ha autorizzato l’affitto-ponte del Ramo d’Azienda al Consorzio incaricato di procedere all’avvio dei lavori di realizzazione del 2° Lotto, sub-lotto A dell’intervento Porta Ovest, secondo i tempi stabiliti da un nuovo crono-programma dei lavori.

La controversia in corso con il gestore autostradale Società Autostrade Meridionali (SAM) riguarda presunti danni denunciati su un viadotto dell’autostrada Napoli-Salerno, addebitati allo scavo della galleria di collegamento tra il porto e l’autostrada.

In data 1°/5/2015, il Direttore dei lavori ha cautelativamente disposto la sospensione parziale delle sole attività di scavo dei fronti di avanzamento della Galleria Cernicchiara, carreggiata nord e sud, dall'imbocco Ligea.

I lavori sono ripresi soltanto nel gennaio 2019, dopo quattro anni di procedimenti amministrativi e giudiziari, dal punto più lontano rispetto al fronte Ligea, oggetto del contendere. Come comunicato dal beneficiario¹⁵⁸, infatti, è stata individuata ed è in corso di realizzazione una soluzione atta a rilanciare le produzioni del cantiere, grazie alla realizzazione di un *by-pass* carrabile.

Con riferimento allo stato di attuazione dell'operazione e ai suoi tempi di completamento, l'Autorità di gestione ha preso atto degli ultimi aggiornamenti forniti dal beneficiario¹⁵⁹. Essi riguardano, nello specifico:

- l'approvazione della perizia di variante, in data 27/11/2020¹⁶⁰; il tempo utile per l'esecuzione dei lavori è previsto in 988 giorni naturali e consecutivi a decorrere dalla ripresa, avvenuta il 7/1/2019;
- la presentazione di un nuovo crono-programma da parte del Consorzio incaricato delle opere in data 14 dicembre 2020¹⁶¹, recante l'ultimazione dei lavori al 22 marzo 2022, ferma restando la criticità ancora in essere sui fronti Ligea, stante la persistente sospensione parziale dei lavori a far data dal 1°/5/2015. La ripresa dei lavori è subordinata alla stipula di una convenzione a garanzia con il concessionario autostradale. Dal sistema di monitoraggio al 28.2.2021, il completamento dei lavori del II lotto, sub lotto A) è però previsto per la data del 31/12/2022, mentre il collaudo per la data del 31.03.2023. Reputando necessario ottenere adeguate assicurazioni circa il rispetto della tempistica di attuazione dell'intervento in coerenza con la programmazione 2014-2020, l'Autorità di gestione ha chiesto al beneficiario (AdSP) chiarimenti con specifico riferimento allo stato di attuazione dei sub-lotti a e b¹⁶² in relazione alle date di chiusura di tutte le lavorazioni così come previste dalla scheda Grande progetto. L'AdSP ha confermato la mancata ripresa degli scavi dai fronti Ligea, segnalando che il ritardo nella sottoscrizione della predetta convenzione determinerebbe ad oggi un ulteriore ritardo di circa tre mesi rispetto a quanto attualmente indicato nel sistema di monitoraggio¹⁶³.

La convenzione risulta alla data di fine aprile 2021 ancora in fase di stipula, benché la perizia di variante che ne costituiva il presupposto sia stata effettivamente

¹⁵⁸ Si veda nota ADSP.registro ufficiale U.0019045.26-08-2019, ore 17:15.

¹⁵⁹ Nota prot. aspmtc.AOO-ADSP.REGISTRO UFFICIALE.U.000393 dell'11 gennaio 2021.

¹⁶⁰ Delibera Presidenziale n. 254/2020.

¹⁶¹ In data 14/12/2020, con nota prot. 281/20/GR/CSA, il Consorzio Stabile Arechi scarl ha trasmesso il

¹⁶² Nota prot. 1569 del 2 febbraio 2021.

¹⁶³ Con Nota prot. 6393 del 19.3.2021

approvata in data 27 novembre 2020. A seguito della citata richiesta da parte dell'Autorità di gestione circa lo stato di avanzamento dei lavori¹⁶⁴, il beneficiario ha sollecitato il concessionario autostradale alla suddetta stipula, definita come "non più procrastinabile" per assicurare il completamento dell'appalto¹⁶⁵.

Restano da determinare le eventuali ripercussioni della perizia di variante sulle tempistiche di attuazione del Grande progetto. A tal proposito, l'Autorità di gestione attesta (marzo 2021) di aver intrapreso le necessarie interlocuzioni con i soggetti interessati.

4.2.1.4 PON Reti – Grande progetto “Potenziamento Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello) Fase prioritaria”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019 (**)		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue (*)	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanz.	
37.196.127	111.588.380	11.777.508	Stab - FdR	35.332.525	35.332.525	n.d.	11.846.618	35.539.853	24.915.457	74.746.372	24.915.457	74.746.371	15.919.422	Stab - FdR	47.758.265

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l'Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

(**) Per omogeneità con i dati forniti per gli altri progetti, il prospetto dei dati finanziari sopra riportato reca impegni e pagamenti al 31/12/2019. L'avanzamento finanziario in termini di pagamenti aggiornato al 31/12/2020 è tuttavia noto, e pari a 80,669 (di cui 60,501 milioni di fonte UE e 20,167 milioni di fonte nazionale).

Il Grande progetto “Potenziamento Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello) Fase prioritaria”¹⁶⁶ prevede interventi di potenziamento della trazione elettrica nel tratto di linea ferroviaria a binario semplice tra il porto di Gioia Tauro e Bari, nonché la realizzazione di rettifiche di tracciato in quattro tratti, aventi una estensione complessiva di 14,3 km. Sono, altresì, previsti interventi diffusi sugli impianti dell'intera tratta (stazioni, fermate, posti di movimento), con adeguamento a modulo, realizzazione di sottopassi, velocizzazione degli itinerari e messa in sicurezza.

L'obiettivo è di eliminare le attuali criticità infrastrutturali e realizzare una linea ferroviaria dalle prestazioni omogenee per sagoma, peso assiale e velocità, che migliori la gestione del traffico in termini di prestazioni e di tempi di percorrenza.

¹⁶⁴ Cfr. *supra* la nota 17.

¹⁶⁵ Nota dell'AdSP, prot. 6392 del 19.3.2021.

¹⁶⁶ CUP: J84F05000030001. L'intervento non ha natura di progetto retrospettivo.

Con gli interventi previsti dal Grande progetto si punta ad incrementare la capacità commerciale della tratta da 17 a 61 treni al giorno, nonché ad utilizzare treni di grandi dimensioni.

Il beneficiario è RFI S.p.A..

L'investimento ha un costo pubblico di 148,7 milioni, interamente a carico del PON (parte UE e parte cofinanziamento nazionale). Mentre la I fase del progetto (i cui lavori hanno avuto inizio nel febbraio 2014) è rientrata nel PON “Reti e mobilità 2007-2013” per un importo di 47,3 milioni, di cui 35,5 milioni di contributo europeo (che sono stati praticamente tutti rendicontati e chiesti a rimborso entro i termini previsti per la certificazione)¹⁶⁷, la II fase è di competenza del PON “Infrastrutture e reti 2014-2020”, Asse I Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella *Trans-European Network - Transport (TEN-T)*. Per la fase II, il contributo totale del PON è di 99,7 milioni, di cui 74,7 a valere sulle risorse europee. Sono inoltre presenti nell'investimento ulteriori 12 milioni di finanziamenti da altra fonte pubblica, che portano il costo pubblico totale a 111,7 milioni.

Nel crono-programma dei lavori, il completamento del Grande progetto era previsto per il 30 giugno 2019. L'Autorità di gestione ha tuttavia comunicato che l'attivazione delle ultime rettifiche di tracciato è slittata a seguito del ritardo nello svincolo di alcune aree da parte della Soprintendenza. Anche il completamento del sottovia in corrispondenza di uno dei passaggi a livello soppressi, inizialmente previsto per giugno 2019¹⁶⁸, è slittato a ottobre 2019.

Al 31/12/2019, l'intervento registrava un avanzamento fisico pari alla totalità dei km di “ferrovie realizzate, ricostruite o rinnovate” (70 km per la fase II), come da indicatori fisici di monitoraggio¹⁶⁹ presenti nel sistema informativo del Programma (SIPONleR).

Le attivazioni delle opere ferroviarie dei vari lotti sono avvenute gradualmente fino al dicembre 2019, e sono attualmente in corso talune attività di completamento, legate principalmente alla viabilità secondaria, la cui ultimazione era prevista per luglio 2020.

La finalizzazione delle attività di collaudo tecnico-amministrativo è prevista per dicembre 2021.

¹⁶⁷ Cfr. la decisione C(2016) 8489 *final* del 13/12/2016. Nella decisione, la fasizzazione viene giustificata con la presenza di “ritardi nell'esecuzione dei lavori”.

¹⁶⁸ Come da crono-programma dei lavori, di cui alla notifica trasmessa ai Servizi della Commissione in SFC2014.

¹⁶⁹ I relativi indicatori di realizzazione (Indicatori 112 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate e 112A - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate, di cui TEN-T) sono riportati nell'allegato alla decisione di approvazione del contributo finanziario FESR C(2014) 8167 *final* del 29/10/2014, cui si rimanda. I principali riguardano la lunghezza delle linee ferroviarie ristrutturate (93,8) e i km di nuove ferrovie (9,7). Di questi, 70 km erano da realizzarsi nella fase II.

Per quanto riguarda la certificazione finanziaria alla Commissione europea, la percentuale di attuazione rispetto ai costi ammissibili totali era di circa il 69% al 31/12/2019.

Con riferimento agli obiettivi generali perseguiti, la realizzazione dell'opera è stata finanziata nel presupposto dell'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria con le direttrici che la collegano al nord del Paese e all'Europa. Tale integrazione dovrebbe favorire lo sviluppo economico e rafforzare la competitività e il ruolo strategico delle regioni meridionali, in coerenza con il disegno della Rete di integrazione europea.

4.2.1.5 PON Reti – Grande progetto “Raddoppio della tratta S. Andrea-Bitetto della linea Bari-Taranto”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento dopo PAC (**)		Pagamenti al 31/12/2015				Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019	
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue (*)	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanz.	
30.129.954	90.389.864	7.528.511	Stab - FdR	22.585.532	22.585.532	n.d.	7.628.448	22.885.343	22.502.727	67.508.181	22.502.727	67.508.181	19.977.380	Stab - FdR	59.932.141

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l'Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

(**) Si ricorda che, nel 2013, 10 Grandi progetti all'interno del PON Reti sono stati oggetto di una richiesta di modifica del tasso di cofinanziamento, passato dal 50 al 75% con decisione C(2013) 6852 del 21 ottobre 2013. La decisione C(2013) 9785 final del 19/12/2013 ha allineato l'importo del contributo FESR al nuovo tasso di cofinanziamento. Per il Grande progetto in questione il contributo FESR è stato innalzato da 64.297.323 a 90.389.864 euro.

Il Grande progetto “Raddoppio della tratta S.Andrea-Bitetto della linea Bari-Taranto”¹⁷⁰ consiste nel completamento del raddoppio della tratta ferroviaria Bari S. Andrea - Bitetto per uno sviluppo di circa 10,5 km totalmente in variante di tracciato (salvo un tratto iniziale di innesto di circa 2 Km, in prossimità dell'attuale stazione di Bari S. Andrea, che prevede lavori di adeguamento su una sede già realizzata).

L'intervento comprende:

- l'attrezzaggio tecnologico e l'armamento dell'intera tratta;
- la modifica del piano del ferro della stazione di Bitetto con inserimento del terzo binario;

¹⁷⁰ CUP: J71H92000030008. La prima decisione della Commissione di ammissione al finanziamento FESR era la C(2011) 2888 final del 6/05/2011. La decisione poneva come obiettivo temporale per l'operatività della linea l'anno 2018. L'intervento non si configura quale retrospettivo.

- la realizzazione del nuovo Apparato centrale elettrico a itinerari (ACEI) telecomandabile nella stazione di Bitetto.

La tratta in questione è l'ultima necessaria per completare il raddoppio della linea Bari-Taranto, che consentirà di aumentare i treni sulla linea e di ridurre drasticamente i tempi di percorrenza, incrementando la velocità di circolazione.

Il beneficiario è RFI S.p.A..

Il costo totale iniziale a valere sul PON ammonta a 120,5 milioni.

Mentre la I fase del progetto è rientrata nel PON “Reti e mobilità 2007-2013”, per un importo di 30,5 milioni¹⁷¹ (di cui 22,8 milioni di contributo europeo), la II fase è stata inserita nel PON “Infrastrutture e reti 2014-2020”, Asse I Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella *Trans-European Network-Transport* (TEN-T), per un importo di 90 milioni.

Alla data di chiusura della programmazione 2007-2013 è stato certificato e chiesto a rimborso praticamente tutto l'importo previsto per la fase I.

Per quanto riguarda le realizzazioni della fase II, alla data del 31/12/2019, il sistema informativo per la gestione del PON (SIPONieR), a fronte di un valore complessivo di 10,5 km¹⁷² di investimento da realizzare, non registrava alcun avanzamento fisico, non essendo state ancora attivate le tratte ricadenti nel perimetro dell'intervento.

Tuttavia, l'Autorità di gestione ha comunicato¹⁷³ che **le opere ferroviarie sono state ultimate** e che per l'attivazione si attendeva l'autorizzazione alla messa in servizio del raddoppio da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza nelle Ferrovie (ANSF). **L'intervento risulta attivato in data 26 luglio 2020.**

Sono attualmente in corso le attività di dismissione della linea storica (non funzionali all'esercizio ferroviario), che avrebbero dovuto terminare contrattualmente a gennaio 2021. Con decorrenza 26 ottobre 2020, è tuttavia stata disposta una sospensione parziale dei lavori, per lo sviluppo di una variante relativa alla realizzazione di alcune strade di ricucitura. L'ultimazione dei lavori è attualmente prevista entro dicembre 2021, mentre le attività di collaudo dovrebbero essere completate entro dicembre 2022.

¹⁷¹ Cfr. la decisione C(2017) 1834 final del 14/3/2017, che motiva la richiesta di separazione in due fasi sulla base dei "ritardi nelle procedure di assegnazione dei lavori".

¹⁷² Indicatori 112 - lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate, 112A lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T.

¹⁷³ Seconda integrazione istruttoria: nota prot. 3485 del 27/2/2020.

4.2.1.6 PON Reti – Grande progetto “Velocizzazione Catania-Siracusa tratta Bicocca-Targia”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015				Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019 (**)		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue (*)	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	
		Importo	Fonte di finanziamento										Importo	Fonte di finanziamento		
18.411.300	55.233.900	1.123.546	Stato - FdR	3.370.639	3.370.639	n.d.	1.178.105	3.534.314	18.824.295	56.472.886	18.756.826	56.270.479	7.026.958	Stato - FdR	21.080.875	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l'Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

(**) Per omogeneità con i dati forniti per gli altri progetti, il prospetto dei dati finanziari del Grande progetto riporta impegni e pagamenti al 31/12/2019. L'avanzamento finanziario in termini di pagamenti aggiornato al 31/12/2020 è pari a 36,058 milioni (di cui 27,043 milioni di fonte UE e 9,014 milioni di fonte nazionale).

Il Grande progetto di velocizzazione della tratta Bicocca-Targia¹⁷⁴ costituisce una prima fase funzionale dell'adeguamento e raddoppio della più ampia direttrice Catania-Siracusa, e contribuisce al miglioramento della dotazione infrastrutturale ferroviaria siciliana in termini di tempi medi di percorrenza e sviluppo del servizio di trasporto merci. Il progetto riguarda il tracciato ferroviario sia lungo la linea che in alcune stazioni, al fine di permettere l'adeguamento alle esigenze di velocizzazione degli itinerari (da 30 a 60 Km/h), con alcune variazioni di tracciato e l'inserimento di nuovi deviatori che consentono un aumento di velocità in deviata. Lo sviluppo della tratta in progetto è di 68,206 km nelle province di Catania e Siracusa. Il progetto è diviso in due lotti funzionali: 1° lotto funzionale Bicocca-Augusta (dal km 233+634 al km 280+000); 2° lotto funzionale Augusta-Targia (dal km 280+000 al km 301+841).

Il progetto contribuisce anche ad obiettivi di sostenibilità ambientale, in quanto favorisce la divisione modale delle merci dal trasporto su strada a quello su rotaia.

Il soggetto beneficiario è RFI S.p.A..

La richiesta di approvazione del Grande progetto è stata presentata nel novembre 2011.

Il Grande progetto è stato approvato con decisione C(2013) 9203 *final* del 18/12/2013, che ha accordato un contributo finanziario a carico del FESR pari a 73,6 milioni (di cui 55 milioni di parte europea). Il periodo di programmazione 2007-2013 ha visto pagamenti certificati per appena 3,37 milioni di risorse europee.

È stata pertanto richiesta la separazione in fasi, e la II fase è stata inserita nel PON “Infrastrutture e reti 2014-2020”, Asse I Favorire la creazione di uno spazio unico

¹⁷⁴ CUP: J11H03000150001. L'intervento non si configura quale retrospettivo.

europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella *Trans-European Network - Transport* (TEN-T), con un finanziamento di 75,3 milioni. Dal punto di vista nazionale, l'opera è inserita nel Piano nazionale per il Sud (interventi di cui alla delibera CIPE 62/2011) e fra le infrastrutture di rilevanza strategica (PIS). Il valore complessivo del progetto è di 132 milioni. Rispetto all'assistenza strutturale europea, il sito "Opencoessione" attesta il finanziamento da parte di altra fonte pubblica per 14,8 milioni. Restano pertanto ancora da reperire oltre 44,8 milioni.

Le date d'inizio e fine lavori sono rispettivamente novembre 2015 e dicembre 2022 (il completamento era inizialmente previsto per il mese di giugno 2019).

A fronte di un valore complessivo di 46,36 km da realizzare¹⁷⁵, il sistema informativo del Programma (SIPONleR) registrava al 31/12/2019 un avanzamento fisico pari a 0, non essendo ancora state attivate le tratte ricadenti nel perimetro dell'intervento¹⁷⁶. La percentuale dei pagamenti rendicontabili al 31/12/2019, rispetto agli impegni, è intorno al 30%.

A fine 2019, l'avanzamento fisico relativo al 1° lotto era pari al 71%. L'attivazione delle opere di tale lotto era prevista per settembre 2020. Oltre al completamento del primo lotto, resterà comunque da realizzare la variante per l'attraversamento del torrente Gornalunga (importo a base d'asta di oltre 26 milioni), la cui attivazione è prevista a **dicembre 2022 (data di completamento dell'intervento)**. La conclusione del collaudo tecnico-amministrativo è prevista per ottobre 2023.

4.2.2 POIN Attrattori culturali

4.2.2.1 POIN Attrattori culturali – Grande progetto “Pompei”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015		Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019 *			
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	
		Importo	Fonte di finanz.									Importo	Fonte di finanz.		
27.086.814	77.913.186	10.493.016	FoR L. 183/87	30.182.374	40.100.002	39.738.942	10.252.647	29.486.295	16.315.265	48.945.794	13.065.265	39.195.794	11.208.615	FoR L. 183/87	33.625.844

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) L'importo totale dei pagamenti effettuati a valere sul Grande progetto Pompei al 31/12/2019 tiene conto di quanto restituito dal Parco (1.705.977,25 euro) su richiesta dell'Autorità di gestione, in quanto relativo a spese dichiarate non ammissibili in sede di controllo di primo livello.

¹⁷⁵ Indicatori 112 - lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate, 112A lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: *Trans-European Network - Transport* (TEN-T).

¹⁷⁶ Seconda integrazione istruttoria: nota prot. 3485 del 27/2/2020.

Il Grande progetto Pompei (GPP) è un grande investimento pubblico nell'area del sito UNESCO di Pompei, del valore complessivo di oltre 105 milioni, che abbraccia i due cicli di programmazione 2007-2013 e 2014-2020¹⁷⁷. La decisione di approvazione originaria C(2012) 2154 prevedeva un tasso di cofinanziamento europeo del 39,82% (63.189.000 euro di quota nazionale e 41.811.000 euro di quota FESR). Essa è stata oggetto di modifica con la decisione C(2013) 9503, che ha innalzato il tasso di cofinanziamento al 74,20%, fissando il contributo del FESR a 77.913.186 euro e la quota nazionale a 27.086.814 euro.

Il progetto nasce nell'ambito della programmazione 2007-2013 quale piano straordinario di intervento conservativo, tutela, restauro e valorizzazione del patrimonio archeologico di Pompei¹⁷⁸, e prevede la messa in sicurezza e il restauro della parte scavata dell'area archeologica, allo scopo di arrestare e recuperare i fenomeni di deterioramento degli edifici, degli apparati architettonici e di quelli decorativi, contenere il rischio idrogeologico e migliorare la fruizione generale del sito¹⁷⁹. Secondo le dichiarazioni dell'amministrazione, il progetto segue una metodologia innovativa di intervento basata sulla “conservazione programmata”, che segna il passaggio da un approccio prevalentemente episodico ed emergenziale ad un approccio “di sistema”, programmato e progressivo all'attuazione degli interventi di restauro e conservazione del sito¹⁸⁰.

Nel complesso, il Grande progetto Pompei è articolato in 5 Piani esecutivi¹⁸¹ e 67 interventi, alcuni dei quali caratterizzati da plurimi affidamenti. Questi ultimi sono in totale 76, come di seguito specificati:

¹⁷⁷ Commissione europea, decisione C(2012) 2154 del 28/03/2012. L'intervento non ha natura retrospettiva. L'estensione del sito UNESCO è pari a 66 ettari e presenta un circuito murario esteso per 3 km. Gli scavi, effettuati a partire dal 1748, interessano un'area di circa 44 ettari. Pompei conserva 242.000 mq di superfici murarie, 17.777 mq di dipinti, 20.000 mq di intonaci, 12.000 mq di pavimenti e 20.000 mq di coperture (v. sopra citata decisione, Allegato I). Le unità edilizie, le aree e i monumenti pubblici di Pompei sono concentrati nelle aree scavate, identificate con le Regiones (quartieri, divisi a loro volta in insulae) indicate come II, VI, VII e VIII e con parti delle Regiones I, III, IV, V e IX.

¹⁷⁸ Rapporto finale di esecuzione del POIN Attrattori culturali 2007-2013, pag. 94.

¹⁷⁹ V. Commissione europea, decisione C(2012) 2154 del 28/03/2012, Allegato I.

¹⁸⁰ Cfr. Rapporto annuale di esecuzione 2014, pag. 111. Recentemente, la Corte dei conti europea ha indicato quale esempio positivo il piano di manutenzione pluriennale del Parco Archeologico di Pompei, che, dal 2015, dispone di un piano completo di monitoraggio e manutenzione per proteggere gli edifici, le opere d'arte e i manufatti dal deterioramento. Cfr. Corte dei conti europea, Relazione speciale n. 8/2020 “Gli investimenti dell'UE nei siti di interesse culturale meritano maggiore attenzione e coordinamento”, pag. 38.

¹⁸¹ Il Piano della conoscenza consiste in attività di indagine e rilievo sull'intera area scavata finalizzata alla programmazione e progettazione dei necessari interventi di messa in sicurezza e conservazione. Il Piano delle opere consiste nella realizzazione di opere con progettualità avanzata e delle opere da progettare indicate dalle diagnosi e dai progetti del Piano della conoscenza. Il Piano per la fruizione, il miglioramento dei servizi e della comunicazione consiste nella realizzazione di opere per il miglioramento dei servizi al pubblico ed in attività di promozione. Il Piano della sicurezza consiste nella realizzazione di opere per l'adeguamento degli impianti per la sicurezza del sito e la telesorveglianza. Il Piano di rafforzamento tecnologico e di *capacity building* consiste nell'acquisizione di attrezzature e impianti tecnologici funzionali alla realizzazione del progetto ed alla successiva gestione della conservazione programmata; nonché nella qualificazione delle capacità gestionali, organizzative, operative e delle competenze tecnico-professionali della SANP.

Prospetto 2 – Articolazione del Grande progetto Pompei

Piano	N. affidamenti
Piano delle opere	51 (41 + 10 servizi di progettazione)
Piano della conoscenza	8
Piano della sicurezza	2
Piano della <i>capacity building</i>	7
Piano della fruizione e della comunicazione	8
Totale	76

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Il soggetto beneficiario e attuatore è il Parco Archeologico di Pompei, istituto autonomo del Ministero per la Cultura, competente in materia di tutela, conservazione e fruizione pubblica dell'opera.

L'avvio del Grande progetto è stato segnato da ritardi nell'avanzamento procedurale, fisico e finanziario¹⁸², e da vari interventi legislativi e di *governance* finalizzati a fornire impulso alla sua attuazione¹⁸³. Successivamente a tale avvio, non certo privo di criticità, **al 31 dicembre 2015 sono stati portati a termine 42 affidamenti per una spesa complessiva certificata pari a circa 40 milioni**. Con riferimento ai soli lavori conclusi nella fase I, dal Rapporto finale di esecuzione 2007-2013 emerge che il 45% di essi afferisce alla tipologia degli interventi di restauro e riqualifica dei beni culturali, il 50% alla tipologia degli interventi di miglioramento delle infrastrutture di fruizione del patrimonio e il 5% afferisce ad altre tipologie. Il completamento di tali interventi ha consentito di aggiungere circa 12.500 mq di nuova superficie aperta al pubblico e di mettere in sicurezza circa 16 ettari¹⁸⁴.

Nel 2016, nel presupposto che il tempo necessario per completare e rendere operativo il Grande progetto superasse le scadenze definite per il periodo 2007-2013, la Commissione europea ha approvato l'articolazione in due fasi del Grande progetto, ponendo la fase II a carico delle risorse del PON “Cultura e Sviluppo” – FESR 2014-2020 (Asse I). La chiusura del Programma operativo 2007-2013 è stata fissata dalla Commissione europea al 5/3/2017¹⁸⁵, mentre è stato riconosciuto ammissibile l'importo di 39.738.942 euro a valere sul FESR.

¹⁸² Si v. Rapporto finale di esecuzione, cit., pag. 47.

¹⁸³ Cfr. Corte dei conti, Relazione speciale “Gli interventi di tutela e valorizzazione dei beni culturali realizzati con i Fondi strutturali, valutazione degli effetti in termini di sviluppo turistico e di incremento dell'occupazione Programmazione 2007-2013” (approvata con deliberazione n. 14/2016), pagg. 27-29. Nel Rapporto finale di esecuzione è dichiarato che tali misure hanno impresso un impulso determinante sull'attuazione del progetto, malgrado una serie di criticità connesse anche alle ricadute sulle procedure di affidamento in corso delle novità legislative nel frattempo introdotte in materia di appalti pubblici. Si v. Rapporto finale di esecuzione, cit., pagg. 6 e 105.

¹⁸⁴ Nel Rapporto finale di esecuzione, pag. 97, è dichiarato che le opere realizzate hanno contribuito al significativo incremento del numero dei visitatori dell'area archeologica di Pompei, passati da 2.336.188 nel 2012 (anno di avvio del Grande progetto) a 2.978.884,00 euro nel 2015 (+27,5%).

¹⁸⁵ Commissione europea, nota Ares(2018)2119417 del 20/04/2018.

La suddivisione in fasi del Grande progetto Pompei è stata realizzata in base all'avanzamento fisico dei singoli interventi compresi nei Piani esecutivi, come risulta dal prospetto seguente¹⁸⁶.

Prospetto 3 – Fasizzazione del GPP in base all'avanzamento fisico al 31/12/2015

Piani Esecutivi	Fase I	Fase II
	Avanzamento fisico	Avanzamento fisico
Piano della Conoscenza	completamento Linea 1 e Linea 2 e avvio Linea 3	completamento Linea 3
Piano delle Opere	messa in sicurezza della Regio VI	messa in sicurezza di 8 Regiones
	5 interventi di restauro architettonico	12 interventi di restauro architettonico
	restauro degli apparati decorativi di 9 domus e dei calchi	restauro degli apparati decorativi di 4 domus e di un reperto
Piano della Fruizione/Comunicazione	un convegno ed una mostra	servizi per migliorare la fruizione e il decoro dell'area archeologica
	servizi per migliorare la fruizione e il decoro dell'area archeologica (da giugno 2014 a dicembre 2015)	
	nuovo piano di comunicazione	
	nuovi percorsi tematici e nuove modalità di visita	
Piano della Sicurezza	copertura wifi dell'area	monitoraggio ambientale: mappatura e bonifica dell'area archeologica
Piano di rafforzamento tecnologico e di Capacity Building	nuovo sistema informativo unitario	
	nuovo sistema di disaster recovery	
	adeguamento tecnologico della Soprintendenza	
	rafforzamento competenze amministrative della Soprintendenza	

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati Commissione europea, Decisione C(2016) 1497 del 10/03/2016, Allegato I

Nel dettaglio, la distribuzione degli interventi fra le due fasi è la seguente¹⁸⁷:

¹⁸⁶ Si v. Commissione europea, decisione C(2016) 1497 del 10/3/2016, di modifica della decisione della Commissione C(2012) 2154 del 28/3/2012, Allegato I.

¹⁸⁷ Seconda integrazione istruttoria dell'11/3/2020.

Prospetto 4 - Lista degli interventi del Grande progetto Pompei

N.	CUP	TITOLO INTERVENTO	FASE
1	F62C13000420006	lavori di messa in sicurezza regio i,ii,iii	II fase
2	C62C15000110006	restauro della casa delle nozze d'argento - progetto b	II fase
3	F68113000080006	lavori di restauro della regio vii insula 15 in pompeii scavi.	I fase
4	C62C15000100006	progetto di restauro e valorizzazione del settore settentrionale delle fortificazioni di pompeii (torre di mercurio)	II fase
5	F69D14001990006	servizio di assicurazione 2 all risk da chiodo a chiodo, per la mostra pompeii e l'europa 1748-1943	I fase
6	C62C15000140006	progetto di restauro dell'area della necropoli di porta ercolano a pompeii (villa di diomede)	II fase
7	F62C05000070006	pompeii scavi - gpp intervento e - progetto per i lavori di restauro degli apparati decorativi della casa dei dioscuroi (vi 9,6-7)*via villa dei misteri n.2*restauro degli apparati decorativi	II fase
8	F62C15000060006	lavori di restauro dei legni archeologici di moregine -movimentazione dei legni - caratterizzazione del degrado del legno - trattamento conservativo dei legni -	II fase
9	F62C14000550006	gpp m - messa in sicurezza dei fronti di scavo e mitigazione del rischio idrogeologico delle regiones i, iii, iv e v del sito archeologico	II fase
10	F69G12000090006	pompeii scavi - intervento n.1 - lavori di messa in sicurezza previo assetto idrogeologico dei terreni demaniali a confine dell'area di scavo in pompeii scavi - regio iii e ix	II fase
11	F65C14000040006	adeguamento e revisione illuminazione perimetrale degli scavi di pompeii - intervento a2.	II fase
12	F64B12000110001	pompeii scavi - lavori di consolidamento e restauro delle strutture della casa di sirico	II fase
13	F64B12000090001	pompeii scavi - intervento n.11 : lavori di consolidamento e restauro delle strutture della casa del marinaio	II fase
14	F64B12000100001	pompeii scavi - intervento n.12 : lavori di consolidamento e restauro delle strutture della casa dei dioscuroi	II fase
15	F64B12000120001	pompeii scavi - intervento n.14 : lavori di consolidamento e restauro delle strutture della casa del criptoportico	I fase
16	C62C15000120006	pompeii scavi - riconfigurazione scarpate e restauro del prospetto dell'insula dei casti amanti	II fase
17	F64B12000380006	restauro degli apparati decorativi pittorici e pavimentali della casa di d. octaviusquartio detta di loreio tburtino	I fase
18	F62C14000230006	fullonica di stephanus reg.i, ins.6, civ.7 intervento 18	I fase
19	F62C14000440006	progetto per i lavori di restauro e consolidamento architettonico e strutturale apparati decorativi della regio viii, dal vicolo di championnet alle terme del samo (escluse)*via villa dei misteri n.2*restauro e consolidamento strutturale apparati decora	II fase
20	F62C14000490006	gpp intervento n. 25 casa di giulia felice regio ii, ins.iv progetto di restauro - apparati decorativi pittorici e pavimentali *restauro apparati decorativi e pavimentali	II fase
21	F68111000120007	interventi di consolidamento e messa in sicurezza casa della fontana piccola	I fase
22	C62C15000130006	lavori di messa in sicurezza dell'insula occidentalis con le ville urbane della casa della biblioteca (vi,17,41), casa del bracciale d'oro (vi,17,42), casa di fabio rufo (vii,16,20-22), casa di castricio (vii,16,16)	II fase
23	C62C15000030006	restauro e consolidamento della palestra delle terme del foro	I fase
24	F64B12000370006	restauro apparati decorativi della casa della veneri in conchiglia	I fase
25	F68113000060001	lavori per la messa in sicurezza degli apparati decorativi della casa di paquio proculo regio i ins. 7 civici 1,2,3,6,7,8,20.	I fase
26	F62C14000210006	restauro degli apparati decorativi, pittorici e pavimentali nella casa dell'ancora. regio vi insula10. civico 7	I fase
27	F67H10001650006	pompeii scavi - gpp 33 - progetto per i lavori di restauro degli apparati decorativi, pittorici e pavimentali della casa dell'efebio regio i ins.7 civ. 10,11-12,19*via villa dei misteri n.2*restauro degli apparati decorativi, pittorici e pavimentali	I fase
28	F62C14000330006	lavori di restauro e realizzazione di calchi e di restauro di reperti archeologici in ferro	I fase
29	C62C15000020006	lavori di consolidamento e restauro terme centrali	I fase
30	F62C12000650006	lavori di adeguamento case demaniali a servizio dell'area archeologica di pompeii: edificio di porta stabia e sistemazione aree esterne	II fase
31	F62C12000660006	lavori di adeguamento case demaniali a servizio dell'area archeologica di pompeii: san paolino, casa tramontano, casina pacifico, aree esterne e servizi annessi	II fase
32	F62C14000190006	lavori di messa in sicurezza regio iv, v e ix	II fase
33	F66D12000440006	pompeii scavi - intervento n.6 : appalto misto, ai sensi degli art. 14 e 15 del d.lgs.163/2006, di lavori e dei servizi per i "lavori di messa in sicurezza regio vi	I fase
34	F64B13000310006	lavori messa in sicurezza regio vii	II fase
35	F64B13000320006	lavori messa in sicurezza regio viii	II fase
36	F64E13000410006	adeguamento e revisione recinzione perimetrale degli scavi di pompeii- intervento a1.	II fase
37	F69D13000270006	attività di supporto tecnico - amministrativo nell'ambito del piano della capacity building e di supporto alla fruizione delle aree visitabili del Grande Progetto pompeii	I fase
38	F69G13001550006	piano della conoscenza - servizi di diagnosi e monitoraggio dello stato di conservazione di pompeii (lotto 1)	I fase
39	F69G13001560006	piano della conoscenza - servizi di diagnosi e monitoraggio dello stato di conservazione di pompeii (lotto 2)	I fase
40	F69G13001570006	servizi di diagnosi e monitoraggio dello stato di conservazione di pompeii - lotto 3.	I fase
41	F69G13001580006	piano della conoscenza-servizi di diagnosi e monitoraggio dello stato di conservazione di pompeii - lotto 4	I fase
42	F69G13001590006	piano della conoscenza-servizi di diagnosi e monitoraggio dello stato di conservazione di pompeii - lotto 5	I fase
43	F69G13001610006	piano della conoscenza-servizi di diagnosi e monitoraggio dello stato di conservazione di pompeii - lotto 6	I fase
44	F63D13000720006	indagini geognostiche e studi per la mitigazione del rischio idrogeologico dei pianori non scavati e dei fronti di scavo delle regiones iv-v e del banco roccioso del fronte sud della regio viii. pompeii scavi	I fase
45	F69G15000040006	servizio per il condizionamento, la digitalizzazione e la catalogazione degli archivi fotografici e cartacei della soprintendenza speciale per i beni archeologici di pompeii, ercolano e stabia	II fase
46	F62C14000280006	italia per pompeii: regiones i, ii, iii valorizzazione, decoro e messa in sicurezza	I fase
47	F62C13000100006	affidamento del "sistema informativo del Grande Progetto pompeii - gpp	I fase
48	F69J13000530006	piano capacity building - rafforzamento tecnologico	I fase
49	F69J14000420006	realizzazione del data center e del disaster recovery del Grande Progetto pompeii	I fase
50	F66J14000020006	piano capacity building - rafforzamento tecnologico	I fase
51	F69J15000060006	piano della capacity building - ulteriore acquisto di attrezzature informatiche e software	I fase
52	F61E14000740006	servizi di comunicazione integrata per la pa	I fase
53	F62C14000300006	regio i e ii interventi di riqualificazione,manutenzione, regimentazione acque meteoriche delle domus: regio i dumus dei ceii);regio i e regio ii (domus del larario fioritodomus del tricinio all'aperto);regioii(domus giulia felice)*via villa dei misteri, 2*manutenzione delle coperture dei domus	II fase
54	F62C14000090006	casa delle pareti rosse viii 5,37 - restauro degli apparati decorativi.	I fase
55	F69D14001370006	servizi per il miglioramento delle modalita' di visita e per il potenziamento dell'offerta culturale del sito archeologico di pompeii	I fase
56	F62C14000220006	lavori di restauro degli apparati decorativi della domus del marinaio vii 15,2	II fase
57	F62C14000080006	casa del criptoportico 16,2 - restauro degli apparati decorativi.	I fase
58	F62C14000200006	lavori di restauro degli apparati decorativi parietali e pavimentali regio ix, insula v, civico 9 casa dei pigmei e civ. 8, 10	I fase
59	F69D14000960006	piano di monitoraggio ambientale: monitoraggio e bonifica materiale contenente amianto	II fase
60	F69D14001570006	soprintendenza archeologica di pompeii*via villa dei misteri, 2*servizi di trasporto e consegna da chiodo a chiodo di opere d'arte per la mostra Pompeii e l'Europa	I fase
61	F69J144000480007	percorsi per l'accessibilita' e il superamento delle barriere architettoniche	II fase
62	F62C14000290006	regio i, ii e iii eliminazione dei presidi temporanei esistenti (puntelli)	II fase
63	F64B13000370006	realizzazione convegno "moenia eturbs"	I fase
64	F67H15000080007	realizzazione della copertura wi-fi a servizio dell'area archeologica di pompeii	II fase
65	F69D15001640005	affidamento alla societa' ales spa dei "a) servizi di supporto tecnico ed amministrativo all'azione amministrativa organizzativa e tecnica ; b)alla fruizione delle domus e delle aree visitabili; c)miglioramento della fruizione e del decoro degli assi viari	II fase
66	F64B12000080001	casa delle pareti rosse	I fase
67	F69J13000580006	realizzazione di una infrastruttura di trasporto wireless per la videosorveglianza e la gestione dati tramite client wifi dei cantieri del GPP, negli scavi di Pompeii	I fase

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione PON

La fase II prevedeva la realizzazione di 34 affidamenti, aventi un fabbisogno finanziario di 65,3 milioni a valere sul PON Cultura e Sviluppo 2014-2020, di cui 48,9 milioni di risorse europee.

L’Autorità di gestione ha rappresentato l’evoluzione dei dati relativi all’attuazione fisica degli interventi per singola annualità, con riferimento al periodo 2015-2019:

Prospetto 5 – Attuazione fisica degli interventi nel periodo 2015-2019

	Totale affidamenti	Conclusi	In corso	In attesa di avvio	In gara
31/12/2015 (Fase I)	76	42	23	9	2
31/12/2016 (Fase II)	34	17	13	4	0
31/12/2017 (Fase II)	34	27	3	3	1
31/12/2018 (Fase II)	34	28	6	0	0
31/12/2019 (Fase II)	34	30	4	0	0

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Dal punto di vista finanziario, l’evoluzione al 31 dicembre 2019 faceva registrare impegni per 52.261.058,48 euro, di cui 39.195.793,86 euro a valere su risorse europee. Alla stessa data, l’importo dei pagamenti raggiungeva complessivamente 44.834.458,60 euro (di cui 33.625.843,95 euro risorse UE).

L’avanzamento fisico al 31 dicembre 2019 era il seguente:

Prospetto 6 – Stato di realizzazione fisica degli interventi GPP a luglio 2020

Codice SGP: FII_	CUP	DESCRIZIONE INTERVENTI	STATO DI ATTUAZIONE MATERIALE
GPP01	F69G12000090006	Lavori di messa in sicurezza previo assetto idrogeologico dei terreni demaniali a confine area di scavo	Sospeso
GPP 2+3+4	F62C13000420006	Lavori di messa in sicurezza Regiones I-II-III	Conclusi (*)
GPP4-5-9 (5+9)	F62C14000190006	Lavori di messa in sicurezza Regiones IV-V-IX	Concluso
GPP7	F64B13000310006	Lavori di messa in sicurezza Regio VII in Pompei scavi	Concluso
GPP8	F64B13000320006	Lavori di messa in sicurezza Regio VIII	Concluso
GPP10	F64B12000110001	Lavori di consolidamento e restauro delle strutture della casa di Sirico	Concluso
GPP11	F64B12000090001	Restauro strutturale Casa del Marinaio	Concluso
GPP12	F64B12000100001	Restauro strutturale Casa dei Dioscuri	Sospeso
GPP15 (Centrale Committenza)	C62C15000120006	Riconfigurazione scarpate e restauro del prospetto dell'Insula dei Casti Amanti	Concluso
GPP23+24	F62C14000440006	Lavori di restauro e consolidamento architettonico e strutturale apparati decorativi dal vicolo di Championnet alle terme del Sarno (escluse)	Concluso
GPP25	F62C14000490006	Lavori di restauro apparati decorativi, pittorici, pavimentali della casa di Giulia Felice, Regio II Insula 4	Concluso
GPP27 (Centrale Committenza)	C62C15000130006	Lavori di consolidamento e restauro Casa di Fabio Rufo e Insula Occidentalis	Concluso
GPP37	F62C12000650006	Lavori di adeguamento Case Demaniali a servizio dell'area archeologica di Pompei: Edificio	In corso
GPP39	F62C12000660006	Lavori di adeguamento case demaniali a servizio dell'area archeologica di Pompei: San Paolino, Casa Tramontano, Casina Pacifico, Aree esterne e servizi annessi	Concluso (**)
GPP02 (A1)	F64E13000410006	Lavori di adeguamento e revisione recinzione perimetrale in Pompei scavi	Concluso (*)
GPP03 (A2)	F65C14000040006	Adeguamento e revisione illuminazione perimetrale degli scavi di Pompei	Concluso (**)
GPPB (Centrale Committenza)	C62C15000110006	Servizi di ingegneria e architettura: restauro della Casa delle nozze di argento	Concluso
GPPD (Centrale Committenza)	C62C15000100006	Progetto di restauro e valorizzazione del settore settentrionale fortificazioni di Pompei (Torre di Mercurio)	Concluso
GPPE	F62C05000070006	Progetto per i lavori di restauro degli apparati decorativi della casa dei Dioscuri (VI 9.6-7)	Concluso (**)
GPPG	F62C14000220006	Lavori di restauro degli apparati decorativi della Domus del Marinaio VII 15.2	Concluso
GPPI (Centrale Committenza)	C62C15000140006	Progetto di restauro della Necropoli di Porta Ercolano a Pompei (Villa di Diomede)	Concluso
GPPM	F62C14000550006	Messa in sicurezza dei fronti di scavo e mitigazioni del rischio idrogeologico delle Regiones I, III, IV e V del sito archeologico	In corso
GPPN	F69J14000480007	Pompei per tutti – Percorsi accessibilità e superamento delle barriere architettoniche	Concluso
GPP-PUNTELLI	F62C14000290006	Regio I, II e III Eliminazione dei presidi temporanei esistenti (puntelli)	Concluso
GPP-COPERTURE	F62C14000300006	Coperture – Regio I e II - Interventi di riqualificazione, manutenzione, regimentazione acque meteoriche delle Domus: Regio I Domus dei CEII; Regio I e Regio II (Domus del Larario Fiorito – Domus del Triclinio all'aperto); Regio II (Domus Giulia Felice)*Via Villa dei Misteri, 2*Manutenzione delle coperture dei Domus	Concluso (**)
GPP Legni Moregine	F62C15000060006	Lavori di restauro dei legni archeologici rinvenuti a Moregine	Concluso (**)
GPPC8	F69G15000040006	Servizi di digitalizzazione e catalogazione documenti fotografici e cartacei	Concluso
GPP-MCA_PMA	F69D14000960006	Monitoraggio ambientale – Intervento di censimento, mappatura e bonifica di materiali contenenti amianto	Concluso
GPP-WIFI	F67H15000080007	Realizzazione di una copertura WiFi dell'intera area archeologica di Pompei	Concluso
GPPALES2	F69D15001640005	Servizi di supporto all'azione amministrativa, organizzativa e tecnica, servizio di supporto alla fruizione delle Domus e delle Aree visitabili, servizi di supporto per la fruizione e del decoro degli assi viari e delle aree fruibili dell'area archeologica di Pompei – Proroga 31/12/2016	Concluso
(*) GPP2+3+4 - GPP02 : interventi conclusi ma non collaudati			
(**) GPP39 - GPP03 - GPPE - GPPCOPERTURE - GPPLEGNI : interventi collaudati ma ancora senza decreto chiusura			

Fonte: Autorità di gestione

(*) GPP2+3+4 - GPP02: interventi conclusi, ma non collaudati

(**) GPP39 - GPP03 - GPPE - GPPCOPERTURE - GPPLEGNI: interventi collaudati, ma ancora senza decreto chiusura

A luglio 2020, due interventi rimangono sospesi a causa della crisi economica dell'impresa appaltatrice. La situazione, come attestata dall'Autorità di gestione, era la seguente:

- 1) GPP01: intervento concluso dal punto di vista fisico (certificato di ultimazione lavori redatto, con concessione di ulteriori 30 giorni per il completamento di attività marginali ex art. 199 D.P.R. 207/2010. Nel frattempo, la ditta ha presentato richiesta di concordato preventivo e non ha eseguito i predetti lavori marginali).
- 2) GPP12: intervento concluso dal punto di vista fisico, ma ritenuto non collaudabile dal collaudatore. La ditta, nel frattempo, ha presentato richiesta di concordato preventivo e non ha provveduto al completamento delle opere. È stato pertanto predisposto dal Parco Archeologico di Pompei un nuovo progetto relativo ad "interventi propedeutici al collaudo statico e tecnico-amministrativo", in corso di affidamento.

Come segnalato dall'Autorità di gestione, la spesa ha conosciuto un'accelerazione nel corso del 2020 e la percentuale di avanzamento finanziario era pari al 98,57% al 31/12/2020 (è pari al 99,97% al 28/02/2021).

Le restanti attività sono state concluse. **Tutti gli interventi conclusi sono già fruibili.** I risultati raggiunti riguardano in particolare la riduzione del rischio idrogeologico, la messa in sicurezza delle insulae, il consolidamento e il restauro delle murature, il consolidamento e il restauro delle superfici decorate, la protezione degli edifici dalle intemperie (con aumento delle aree visitabili) e il potenziamento del sistema di videosorveglianza¹⁸⁸.

Sul Grande progetto è recentemente intervenuta una Relazione della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato (delib. n. 8/2021/G del 2 aprile 2021), che ne ha compiutamente illustrato i passaggi, giudicando positivamente le realizzazioni a tutela del sito e la fruibilità delle aree di nuova apertura al pubblico, nonostante il ritardo esecutivo di circa cinque anni (dal 2015 al 2020) e le numerose varianti in corso d'opera, riferite anche a voci verosimilmente prevedibili in fase progettuale. Secondo la delibera citata, il ritardo è stato colmato anche grazie a misure di rafforzamento organizzativo ed alla creazione di un organo straordinario (il direttore generale di progetto), dotato di proprio personale, incaricato di accelerare le procedure di gara e lo svolgimento dei lavori, con compiti di governo del GP e di stazione appaltante.

È stato tuttavia segnalato il ritardo nel recupero ambientale della cd. *buffer zone* (estesa al sito Unesco Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata). Tale intervento, finanziato con risorse nazionali, è destinato, secondo gli intendimenti del d.l. n. 91/2013, a "completare" con adeguate opere infrastrutturali le realizzazioni all'interno delle mura dell'antica città, migliorando così l'attrattività dell'intera zona.

¹⁸⁸ https://www.agenziacoesione.gov.it/news_istituzionali/grande-progetto-pompei/

POR dell'Obiettivo Convergenza**4.2.3 POR Campania**

Il POR Campania FESR 2007-2013 presenta cinque Grandi progetti fasizzati. **Da notare che i cinque GP "ereditati" dal periodo 2007-2013 costituiscono la quasi totalità dei GP gestiti dalla Regione nell'attuale periodo di programmazione.**

Nel corso del nuovo periodo, altri 7 Grandi progetti del POR Campania sono stati ritirati dalla lista dei Grandi progetti (v. *infra*, il par. 4.3) continuando il proprio corso nella programmazione 2014-2020 come progetti ordinari. Di seguito sono riportati i dati finanziari e l'avanzamento al 31 dicembre 2019 dei soli cinque Grandi progetti fasizzati che sono ancora attivi e hanno mantenuto la qualifica di Grande progetto nel periodo di programmazione 2014-2020.

Prospetto 1 – Dati finanziari dei Grandi progetti fasizzati del POR Campania alla data del 31 dicembre 2019

Titolo Grande Progetto	Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015		Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019			
	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali				Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse Ue
			Importo	Fonte di finanz.												
La bandiera blu del litorale domotico	25.967.414	54.032.586	496.505	Cofinanz. Naz. al POR FESR 2007-2013	1.489.515	31.465	n.d.	219.080	657.239	25.748.335	53.375.347	7.037.512	21.112.536	5.741.338	Cofinanz. Naz. al POR FESR 2007-2013	17.224.014
Risanamento ambientale e valorizzazione dei laghi dei Campi Flegrei	16.250.000	48.750.000	3.175.562	Cofinanz. Naz. al POR FESR 2007-2014	9.526.686	9.526.686	n.d.	3.453.766	10.361.299	12.796.234	38.388.701	12.039.535	36.118.605	9.478.520	Cofinanz. Naz. al POR FESR 2007-2014	28.435.561
Risanamento ambientale e valorizzazione dei Regi Laghi	45.068.532	135.205.597	22.264	Cofinanz. Naz. al POR FESR 2007-2015	66.791	66.791	n.d.	22.264	66.791	45.046.269	135.205.597	37.408.946	112.226.838	17.838.968	Cofinanz. Naz. al POR FESR 2007-2015	53.516.905
Centro storico di Napoli, valorizzazione del sito UNESCO	25.000.000	75.000.000	716.146	Cofinanz. Naz. al POR FESR 2007-2016	2.148.437	2.148.437	n.d.	934.095	2.802.285	24.065.905	72.197.715	13.528.527	40.585.580	6.050.642	Cofinanz. Naz. al POR FESR 2007-2016	18.151.925
Completamento delle opere Civili e realizzazione delle opere tecnologiche della Linea 1 della Metropolitana di Napoli	174.622.022	496.746.065	143.281.983	Cofinanz. Naz. al POR FESR 2007-2017	429.845.948	429.845.948	n.d.	143.342.022	430.026.065	31.280.000	66.720.000	21.800.000	65.400.000	2.450.000	Cofinanz. Naz. al POR FESR 2007-2017	7.350.000
Totale POR Campania	286.907.968	809.734.248	147.692.459		443.077.377	441.619.327		147.971.226	443.913.678	138.936.742	365.887.360	91.814.520	275.443.359	41.559.468		124.678.405

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

4.2.3.1 POR Campania – Grande progetto “La Bandiera Blu del litorale Domitio”**Prospetto 1 – Dati finanziari**

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/03/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1 (SFC)		Importo della Decisione Fase 2 (SFC)		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanziamento										Importo	Fonte di finanziamento	
25.967.414,07	54.032.585,93	496.505	Cofinanz. naz. al POR FESR 2007-2013	1.489.515	31.465	Dato non ancora disponibile	219.080	667.239	26.748.335	53.375.347	7.037.512	21.112.536	5.741.338	Cofinanz. naz. al POR FESR 2014-2020	17.224.014

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Il Grande progetto “La Bandiera Blu del litorale Domitio”¹⁸⁹, a suo tempo inserito nella programmazione 2007-2013 (Obiettivo operativo 1.4), interessa complessivamente sette Comuni territorialmente connessi nella Provincia di Caserta: Carinola, Cellole, Castel Volturno, Francolise, Mondragone, Sessa Aurunca e Villa Literno. I territori comunali rappresentano quasi un quinto dell'intera Provincia.

La mancata depurazione delle acque del litorale e il livello di inquinamento dei fiumi Volturno, Agnena e Savone e Garigliano incidono negativamente sulla situazione ambientale della fascia costiera conosciuta come litorale Domitio. A ciò si aggiunge la presenza di vaste aree urbane in prossimità della costa prive di allacci fognari, depurativi e idrici, con reflui che vengono scaricati direttamente a mare. Il progetto prevede la realizzazione dei completamenti dei sistemi fognari, che presentano notevoli inefficienze anche dovute ad una espansione urbanistica non controllata, nonché il potenziamento e la realizzazione ex novo dei sistemi di depurazione delle acque reflue¹⁹⁰. Oltre alla tutela ambientale, il progetto mira a migliorare la balneabilità dell'area compresa tra Mondragone e Sessa Aurunca e a ripristinare l'attrattività turistica del litorale Domitio.

Quale beneficiario del Grande progetto, inizialmente venne designata l'Agenzia regionale per la Difesa del suolo ARCADIS, ente strumentale della Regione Campania¹⁹¹.

Il Grande progetto è stato presentato alla Commissione il 20 ottobre 2011 e approvato con decisione C(2013) 7464 *final* dell'8 novembre 2013. Il costo totale ammesso a cofinanziamento, come fornito dall'Autorità di gestione, ammonta a 80

¹⁸⁹ CUP I53E12000080009. Il progetto non ha natura retrospettiva.

¹⁹⁰ Il presente progetto si integra con il GP di risanamento dei Regi Lagni, dal momento che l'intervento sui sistemi fognari eviterà che le acque della falda inquinata confluiscano per capillarità nei canali dei Regi Lagni e di lì in mare. V. la relativa scheda più avanti, par. 4.2.3.3.

¹⁹¹ Cfr. la delibera di Giunta regionale n. 401 del 31/7/2012.

milioni, suddivisi in 54 di risorse UE e 26 di risorse nazionali (di cui 8 pertinenti al POC Campania 2014-2020 e 18 di quota statale).

In sede istruttoria, la Regione Campania ha comunicato che le operazioni di gara sono state rallentate dalla presenza di ricorsi al TAR, sia avverso alcune esclusioni durante l'esperimento delle gare stesse, che all'atto dell'aggiudicazione definitiva.

Di conseguenza, al 31/12/2015, soltanto le fasi di progettazione preliminare e definitiva risultavano completate.

Il progetto è stato pertanto sottoposto alla procedura di fasizzazione, e inserito nell'Asse VI Tutela e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale del POR FESR Campania 2014-2020¹⁹². L'importo riconosciuto per la prima fase ammonta a 876.318 euro complessivi (di cui 657.239 di contributo finanziario FESR).

Come risulta dal prospetto finanziario riportato a inizio scheda, la certificazione è comunque rimasta molto al di sotto di tale cifra: sono stati infatti certificati soltanto 41.953,59 euro "per spese generali".

La fase II del Grande progetto è stata successivamente ammessa a finanziamento a valere sull'Asse VI del POR FESR 2014-2020 – Obiettivo specifico 6.3 – Azione 6.3.1 per un importo complessivo di 79.123.681 euro, **con un sostanziale slittamento in avanti dell'intero progetto.**

Con deliberazione n. 261 del 15/5/2017, la Giunta regionale della Campania ha tra l'altro disposto, ai sensi dell'art. 4, comma 5 della legge regionale n. 38/2016, che la titolarità del Grande progetto fosse trasferita dalla soppressa ARCADIS all'Ufficio speciale regionale “Centrale acquisti, procedura di finanziamento di progetti relativi ad infrastrutture, progettazione” che ha, pertanto, assunto la veste di beneficiario del progetto.

L'Autorità di gestione ha comunicato¹⁹³ che le attività comprese nella fase II riguardano la progettazione esecutiva e l'esecuzione degli interventi costituenti il Grande progetto che sono stati suddivisi in tre lotti funzionali, il primo relativo ai territori comunali di Sessa Aurunca, Cellole, Carinola e Francolise (importo previsto di 44.044.368,08 euro), il secondo relativo ai territori comunali di Mondragone, Villa Literno e Castel Volturno (importo previsto di 35,955.631,40), il terzo infine relativo al monitoraggio in tempo reale delle condizioni di balneabilità del litorale Domitio.

Come risulta dal prospetto seguente, gli interventi riguardano sia l'integrazione dei sistemi fognario e drenanti per il collegamento di nuove aree agli impianti di depurazione esistenti (interventi di tipo 1), sia la costruzione di una nuova rete di

¹⁹² Cfr. la decisione C(2016) 4911 *final* del 25/7/2016.

¹⁹³ Seconda integrazione istruttoria, prot. 172207 del 25/3/2020.

depurazione a servizio di aree sprovviste di tali infrastrutture, con relativi collegamenti fognari (interventi di tipo 2)¹⁹⁴.

Prospetto 2 - Descrizione tecnica dell'investimento / Quadro generale degli interventi

Comune territorialmente interessato Tipologia ed Obiett. dell'intervento	FASE I	FASE II	Lotti funzionali
		Attività/Interventi (Descrizione tecnica – caratteristiche)	
Carinola/Francolise Intervento Tipo 2 Riqualificazione ambientale del territorio comunale e delle aree territorialmente connesse	Progettazione preliminare e definitiva.	-progettazione esecutiva “Progetto di riqualificazione del sistema di drenaggio del territorio comunale di Carinola e relativa depurazione” Realizzazione collettori fognari e impianti di depurazione a servizio dei nuclei abitati dell'intero territorio comunale	1
	Progettazione preliminare e definitiva.	- progettazione esecutiva “Progetto di realizzazione dell'impianto di depurazione Frazione S.Andrea del Pizzone/ Ciampusco (Francolise)” Costruzione nuovo impianto di depurazione e delle condotte di collegamento	1
Castel Volturno Intervento Tipo 1 Riqualificazione ambientale dell'area sinistra del Volturno	Progettazione preliminare e definitiva.	-progettazione esecutiva “Progetto di Riqualificazione ambientale dell'area sinistra del Volturno” -Rete di smaltimento di tipo misto; -Canale di Bonifica Boccone; -Rete fecale a servizio della zona extraurbana; ---Adeguamento e ristrutturazione elettromeccanica delle stazioni di sollevamento esistenti e sistemazione e riqualificazione del canale Boccone.	2
Cellole Intervento Tipo 1 e Tipo 2 Riqualificazione ambientale del territorio comunale	Progettazione preliminare e definitiva.	- progettazione esecutiva “Riqualificazione ambientale fascia Litorale Domitio/Aurunco e delle Borgate” Realizzazione rete fognaria a servizio delle unità abitative ad oggi sprovviste; Opere di completamento: Ripristino rete di cunette drenanti per lo smaltimento di acque meteoriche. Realizzazione collettori fognari e impianto di depurazione delle Borgate Casamere e Centore.	1
Mondragone – Interv. Tipo 1 - Riqualificazione ambientale della fascia di Litorale Domitio/ Aurunco, del centro città e delle fraz. Pescopagano e Levagnole	Progettazione preliminare e definitiva.	- progettazione esecutiva “Sistema di collettamento delle frazioni di Pescopagano e Rione Amicizia – Levagnole nel comune di Mondragone” Opere di completamento della rete fognaria esistente, realizzazione ex novo reti fognarie Pescopagano e Levagnole, costruzione di un nuovo collettore principale	2
Sessa Aurunca Intervento Tipo 2 Riqualificazione ambientale litorale e dell'area collinare contigua	Progettazione preliminare e definitiva.	- progettazione esecutiva “Interventi di riqualificazione ambientale del territorio comunale di Sessa Aurunca; realizzazione impianti di depurazione e collettori fognari centro capoluogo-area collinare massicana-litorale sud-area nord” (Aree interessate: Sessa Aurunca centro; Cascano-S.Agata, Avezzano-Sorbello; Carano;Lauro-S. Castrese; Piedimonte-San Sebastiano Litorale Domitio sud). Interventi di adeguamento funzionale della rete fognaria esistente, opere di sollevamento, costruzione ex novo impianti di depurazione	1
Villa Literno Intervento Tipo 1 Riqualificazione ambientale	Progettazione preliminare e definitiva.	- progettazione esecutiva “Completamento della rete di smaltimento di tipo misto per il territorio di recente urbanizzazione ed una rete fecale a servizio dell'area extraurbano” Realizzazione rete fognaria a servizio delle unità abitative ad oggi sprovviste; Opere di completamento: realizzazione di collettori, raddoppio dell'impianto di sollevamento, recupero dei tratti di rete esistenti	2
Regione Campania		“Sistema di bio-monitoraggio in tempo reale delle condizioni di balneabilità del Litorale Domitio”	3

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

¹⁹⁴ Le infrastrutture saranno di proprietà degli Enti Locali che assicureranno la gestione coordinata degli interventi realizzati, sulla base del nuovo assetto normativo degli Ambiti territoriali ottimali (ATO), come definito dalla Regione nel 2015.

Per il completamento e la ri-funzionalizzazione delle reti fognarie, l'indicatore principale di realizzazione è individuato in 75 km di fognatura; per la nuova rete di depurazione, gli indicatori sono stati stabiliti in n. 11 nuovi impianti di depurazione e n. 9 nuovi impianti di sollevamento.

Il soggetto beneficiario è la Regione Campania.

La fine dei lavori era prevista entro settembre 2019. Tuttavia, l'Autorità di gestione ha provveduto a fornire l'aggiornamento dell'attuazione fisica alla data del 31/12/2019, come riportato nel seguente prospetto:

Prospetto 3 – Stato di attuazione alla data del 31/12/2019

Lotti	Stato di attuazione 31/12/2019
Lotto 1: Comuni di Sessa Aurunca, Cellole, Francolise e Carinola.	Contratto rep. n.14516 del 19/12/2017. Sono state effettuate due consegne parziali i giorni 3/6/2019 e 8/11/2019
Lotto 2: Comuni di Mondragone, Castelvolturno e Villa Literno.	Lo stato di avanzamento dei lavori è pari al 79,55 % del totale delle opere da realizzare e soddisfa il fabbisogno di circa il 55% della popolazione da servire (numero di abitanti portati a collettamento).

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Come risulta dallo stato di attuazione, anche nell'attuale periodo di programmazione, il progetto continua a procedere con difficoltà, soprattutto per quanto riguarda il Lotto 1. Per questa parte, è stato stipulato il contratto di appalto integrato, ma si segnalano criticità che riguardano il confronto con la Provincia di Caserta circa le prescrizioni imposte in sede di rilascio di concessione e non indicate in sede di conferenza dei servizi, nonché la mancata ratifica da parte dei comuni interessati delle varianti urbanistiche già adottate in sede di conferenza dei servizi. L'Autorità di gestione e gli Uffici regionali competenti hanno dichiarato di star svolgendo un'intensa attività di confronto tecnico con gli uffici della Provincia di Caserta e delle Amministrazioni comunali al fine di scongiurare eventuali ritardi nella realizzazione delle opere e/o incrementi dei costi. **Nessuna opera prevista dal Lotto 1 è stata realizzata.**

Per il lotto 2, invece, l'AdG ha dichiarato non sussistere criticità tali da comportare rischi per la realizzazione dell'intervento entro il termine della programmazione.

Nel complesso, tuttavia, l'avanzamento finanziario non supera il 30%.

4.2.3.2 POR Campania – Grande progetto “Risanamento ambientale e valorizzazione dei laghi dei Campi Flegrei”

Prospetto 1– Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanz.	
16.250.000	48.750.000	3.175.562	Colinanz. Naz. al POR FESR 2007-2013	9.526.686	9.526.686	n.d.	3.453.766	10.361.299	12.796.234	38.388.701	12.039.535	36.118.605	9.478.520	Colinanz. Naz. al POR FESR 2014-2020	28.435.561

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Il Grande progetto “Risanamento ambientale e valorizzazione dei laghi dei Campi Flegrei”¹⁹⁵, a suo tempo inserito nella programmazione FESR 2007-2013, ha come obiettivo la riqualificazione ambientale delle aree comprese nei Comuni di Pozzuoli, Bacoli, Monte di Procida e Quarto. La finalità principale dell'intervento è il miglioramento della salubrità ambientale e delle condizioni igienico-sanitarie e la pulizia dei quattro laghi costieri di Averno, Lucrino, Miseno e Fusaro, con la conseguente rivitalizzazione dell'industria di servizi turistici operante sul territorio dell'area Flegrea.

Il beneficiario è il Comune di Pozzuoli.

Il GP consta di 21 interventi, essenzialmente riconducibili a due tipologie: interventi mirati alla eliminazione della contaminazione; interventi mirati alla sanificazione delle aree contaminate.

Più in dettaglio, l'investimento si compone delle seguenti infrastrutture:

- realizzazione di nuovi tronchi fognari e di collettori emissari sovra-comunali;
- ristrutturazione delle stazioni di sollevamento esistenti;
- risanamento ambientale dei laghi costieri;
- pulizia straordinaria del litorale costiero compreso tra le località Miliscola e Punta Torre Fumo¹⁹⁶.

Al fine di ottimizzare la gestione degli appalti, i 21 interventi sono stati aggregati per territorio in 11 appalti, come riepilogato nel prospetto sottostante.

¹⁹⁵ CUP: B83J12000240008. Non ha natura retrospettiva.

¹⁹⁶ Le infrastrutture saranno di proprietà degli Enti Locali che assicureranno la gestione coordinata degli interventi realizzati, sulla base del nuovo assetto normativo degli ATO definito con legge regionale del 2015.

Prospetto 2 – Aggregazione degli interventi per territorio

(euro)

N.	Intervento	Appalto n.	Territorio
1	Bacoli – Monte di Procida: intervento fognario intercomunale	9	Monte di Procida/Bacoli/Pozzuoli
2	Pulizia Straordinaria delle coste: scogli e spiagge	4	Monte di Procida
3	Impianti di sollevamento e condotte	5	Bacoli
4	Pozzuoli: nuovo tronco fognario a Licola in via strada della colmata	10	Pozzuoli
5	Pozzuoli. Licola progetto preliminare nuova rete fognaria a comprensorio Licola-Cuma	10	Pozzuoli
6	Pozzuoli: intervento fognario Licola 3	10	Pozzuoli
7	Pozzuoli: intervento fognario Licola mare	10	Pozzuoli
8	Pozzuoli: intervento fognario Arterie di Cuma	10	Pozzuoli
9	Pozzuoli: intervento fognario CumaSepolcreo	10	Pozzuoli
10	Pozzuoli: intervento fognario Via Campana	8	Pozzuoli
11	Nodo fognario di Monteruscello	8	Pozzuoli
12	Risanamento idraulico del bacino dell'averno	1	Pozzuoli
13	Risanamento idraulico del bacino del Lucrino	1	Pozzuoli
14	Pozzuoli intervento fognario via Napoli	1	Pozzuoli
15	Pozzuoli rete fognaria di via Cigliano	7	Pozzuoli
16	Quarto: fogne via Pantaleo, via Campana, via Marmolio	11	Quarto
17	Quarto: fogne via Casalanno	6	Quarto
18	Quarto: fognatura via Kennedy	6	Quarto
19	Bacoli area torre di cappella, sistemazione fognaria	3	Bacoli
20	Risanamento idraulico del bacino del Miseno	2	Bacoli
21	Intervento di riapertura, sistemazione e protezione delle foci del lago Fusaro	2	Bacoli

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Il Grande progetto è stato approvato dalla Commissione europea sul POR Campania FESR 2007-2013 per un costo totale di 65.000.000,00 euro¹⁹⁷ ed è stato successivamente suddiviso in fasi:

- la I fase è pari all'importo certificato sul POR FESR 2007-2013 di 12.702.247,61 euro¹⁹⁸;
- la II fase, ammessa a finanziamento sul POR Campania FESR 2014-2020 (Asse VI Tutela e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale) per un ammontare iniziale

¹⁹⁷ Decisione C(2013) 7429 dell'11/11/2013.

¹⁹⁸ Decisione C(2016) 7299 del 15/11/2016.

di 50.889.503,88 euro¹⁹⁹, è stata successivamente rimodulata in 48.158.140,38 euro²⁰⁰.

Dei 21 interventi, 18 sono stati avviati nella prima fase e devono essere completati nella seconda. Gli altri tre devono essere integralmente attuati nella seconda fase. Il quadro generale dei 21 interventi (suddivisi, come detto, in 11 lotti) pertinenti alle fasi I e II è il seguente:

Attività/Interventi fase I:

- progettazione definitiva ed esecutiva di tutti gli interventi che compongono il Grande progetto;
- aggiudicazione della gara lavori per tutti gli interventi che compongono il Grande progetto;
- esecuzione degli interventi da 1 a 18, come riportato in dettaglio nel prospetto sottostante.

Attività/Interventi fase II:

- completamento dei lavori per gli interventi da 1 a 18, come riportato in dettaglio nel prospetto sottostante;
- esecuzione degli interventi 19, 20 e 21.

Prospetto 3 - Descrizione tecnica dell'investimento / Quadro generale degli interventi

Comune interessato e tipologia di intervento	numero intervento (n.lotto)	FASE I	FASE II
		ATTIVITÀ/LAVORAZIONI	ATTIVITÀ/LAVORAZIONI
Bacoli – Monte di Procida Intervento fognario intercomunale	1 (9)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per l'intervento fognario intercomunale: condotte prementi in ghisa sferoidale DN300 m posati 88 e m forniti a piè d'opera 118; condotte prementi in ghisa sferoidale DN600 m forniti a piè d'opera 305; condotte prementi in ghisa sferoidale DN700 m forniti a piè d'opera 380.	Direzione lavori Coordinamento della Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: Opere interne Collettore Nord Ovest Impianti di Sollevamento, esecuzione degli interventi di revamping e potenziamento degli impianti di sollevamento preesistenti ed esecuzione delle opere civili ed elettromeccaniche per la realizzazione degli impianti di sollevamento a servizio del collettore Nord Ovest.
Monte di Procida Pulizia Straordinaria delle coste: scogli e spiagge	2 (4)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per la pulizia straordinaria delle coste: salpamento subacqueo scogli per salpamento tonn 1.584; salpamento subacqueo scogli per risagomatura tonn 11.328 fornitura e posa in opera di scogli di 3ª categoria tonn 15.521; decespugliamento e pulizia aree vegetate mq 45.500.	Collaudo
Bacoli Impianti di sollevamento e condotte	3 (5)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per gli impianti di sollevamento e condotte: posa delle prementi a servizio dell'impianto Miliscola – Miseno e relativo potenziamento dell'impianto di sollevamento. opere civili, sistemazioni esterne agli impianti di sollevamento picch. 1 e picch. 17; posa in opera di tubazioni in ghisa su V.le Olimpico e Miliscola dm. 200 per ml.200 e dm. 400 per ml 965; impianto Miliscola: Fornitura a piè d'opera di n. 5 elettropompe sommergibili; impianto picch. 31: Fornitura a piè d'opera di n. 5 elettropompe sommergibili; impianto picch. 63: Fornitura a piè d'opera di n. 9 elettropompe sommergibili; forniture a piè d'opera tubazioni in ghisa via Cuma /Licola per ml 350; fornitura a piè d'opera tubazioni in ghisa via Cuma/Fusaro dm. 300 per ml 1.020 e dm. 600 per ml 1.020	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: Interventi per il revamping ed il potenziamento impiantistico delle stazioni di sollevamento esistenti in corrispondenza del lago Fusaro e al picch. 63; Interventi di posa in opera di tubazioni in ghisa sferoidale per il raddoppio delle relative prementi.

¹⁹⁹ Decreto dirigenziale n. 4 del 15/09/2016, approvato tacitamente dalla Commissione europea in data 6/11/2017.

²⁰⁰ Decreto dirigenziale n. 76 del 4/12/2017.

4.2.3.2 POR Campania – Grande progetto “Risanamento ambientale e valorizzazione dei laghi dei Campi Flegrei”

Pozzuoli: nuovo tronco fognario a Licola in via strada della colmata	4 (10)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per il nuovo tronco fognario a Licola in via strada della colmata: posa in opera dei collettori fognari in strada delle Colmate. fognatura strada della colmata: m 446,24 posati e m 1239,84 forniti a piè d'opera	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo completamento lavori per la posa in opera dei collettori fognari in strada delle Colmate.
Pozzuoli/. Licola progetto preliminare nuova rete fognaria a comprensorio Licola-Cuma	5 (10)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per il progetto preliminare nuova rete fognaria a comprensorio Licola-Cuma: posa in opera dei collettori fognari lungo la Via Provinciale Cuma – Licola. fognatura Via Provinciale Cuma – Licola m 1154,89 forniti a piè d'opera	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: completamento lavori per la posa in opera dei collettori fognari lungo la Via Provinciale Cuma – Licola.
Pozzuoli: intervento fognario Licola 3	6 (10)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per l'intervento fognario Licola3: fognatura strada del cantiere m 570,83 posati e m 320,50 forniti a piè d'opera	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: completamento lavori per la posa in opera della rete fognaria su strada del Cantiere
Pozzuoli: intervento fognario Licola mare	7 (10)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per l'intervento fognario Licola mare: posa in opera della rete fognaria su viale Sibilla m 924,63 posati e m 396,27 forniti a piè d'opera	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: posa in opera della rete fognaria su viale del tramonto.
Pozzuoli: intervento fognario Arterie di Cuma	8 (10)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per l'intervento fognario arterie di Cuma: posa in opera della rete fognaria sul TRATTO E2-E1-E-E3 ed il TRATTO G1-G2-G3; m 1128 forniti a piè d'opera	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: completamento lavori per la posa in opera della rete fognaria TRATTO E2-E1-E-E3 ed il TRATTO G1-G2-G3.
Pozzuoli: intervento fognario Cuma Sepolcreo	9 (10)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per l'intervento fognario Cuma Sepolcreo: posa in opera della rete fognaria su viale del tramonto m 437,15 forniti a piè d'opera	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: completamento lavori per la posa in opera della rete fognaria su viale del tramonto
Pozzuoli: intervento fognario Via Campana	10 (8)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per l'intervento fognario via Campana: posa in opera dei collettori fognari su via Pietrarse, via San Vito, via Campana e via Provinciale Pianura; realizzazione di microtunneling per il convogliamento dei reflui misti, con imbocco ubicato a monte dell'incrocio tra via Provinciale Montagna Spaccata e Via Campana e sbocco sulla via Campana. fognatura su via Pietrarse m 4480 posati fognatura su via Campana m 4037 posati fognatura su via Campana (Montagna Spaccata) m 2713,25 forniti a piè d'opera	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: completamento lavori per la posa in opera dei collettori fognari su via Campana, Via Provinciale Pianura; completamento microtunneling per il convogliamento dei reflui misti, con imbocco ubicato poco a monte dell'incrocio tra via Provinciale Montagna Spaccata e Via Campana e sbocco sulla via Campana; realizzazione degli impianti di sollevamento.
Pozzuoli: Nodo fognario di Monterusciello	11 (8)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per il nodo fognario di Monterusciello: rete fognaria tra la seconda traversa Monterusciello e la località Santa Chiara - m 1312,50 posati	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: completamento lavori per la posa in opera della rete fognaria tra la seconda traversa Monterusciello e la località Santa Chiara; intervento manutentivo sulla vasca in località Santa Chiara; adeguamento funzionale dello scolmatore/sgrigliatore
Pozzuoli: Risanamento idraulico del bacino dell'Averno	12 (1)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per il risanamento idraulico del bacino dell'Averno: posa in opera dei collettori fognari su via circumlago di Averno - m 1893,96 forniti a piè d'opera	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: completamento lavori per la posa in opera dei collettori fognari su via circumlago di Averno
Pozzuoli: Risanamento idraulico del bacino del Lucrino	13 (1)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per il nodo fognario di Monterusciello: posa in opera dei collettori fognari su via circumlago Lucrino; m 1021,33 posati e m 263,48 forniti a piè d'opera	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: completamento lavori per la posa in opera dei collettori fognari su via circumlago Lucrino
Pozzuoli: intervento fognario via Napoli	14 (1)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per l'intervento fognario di via Napoli: posa in opera dei collettori fognari su via San Gennaro Agnano: m 634,78 forniti a piè d'opera e Rampe Cappuccini e su via G. Matteotti e Lungomare Pertin: m 40,40 posati	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: completamento lavori per la posa in opera dei collettori fognari su via San Gennaro Agnano e Rampe Cappuccini e su via G. Matteotti e Lungomare Pertini.
Pozzuoli: rete fognaria di via Cigliano	15 (7)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per la rete fognaria di via Cigliano: realizzazione del tratto fognario DN 580 su via Cigliano; pulizia e la risagomatura di tutti i tratti acclivi e delle scarpate, con riconfigurazione delle stesse; realizzazione degli interventi di consolidamento dei costoni a rischio innesco frana su via Cigliano;	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: completamento lavori relativi al tratto emissario DN1400 e lavori relativi al tratto B; consolidamento dei costoni e dei versanti;

4.2.3.2 POR Campania – Grande progetto “Risanamento ambientale e valorizzazione dei laghi dei Campi Flegrei”

		realizzazione dei muri di scarpa lungo a presidio dei costoni interessati dagli interventi di consolidamento (muretti di sottoscarpa m 890 realizzati; consolidamenti versanti reti e biostuoie mq 6.070 posati); pulizia dei canali posti in fregio alla strada via Cigliano per riconfigurazione del fondo e delle sponde e per garantire il deflusso delle acque extrazentrali provenienti dai versanti; approvvigionamento e fornitura in cantiere delle tubazioni DN 1400 per realizzare il collettore emissario finale dei tratti A e B previsti in progetto con immissione nel collettore fognario esistente su via Celle; fognatura via Pisciarelli (fogna DN315: m 44 posati e fogna DN315: m 277 forniti a piè d'opera fogna DN580: m 44 posati) fognatura ramo A via Cigliano (fogna DN580: m 452 posati; fogna DN800: m 272 posati; fognatura ramo A DN1400: m 427 forniti a piè d'opera)	vasche di intrappolamento dei sedimenti ed sottopassi della Tangenziale.
Quarto: fogne via Pantaleo, via Campana, via Marmolito	16 (11)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per i tratti fognari via Pantaleo, via Campana, via Marmolito: lavori per la posa in opera dei collettori fognari su via Pantaleo (m 796,38 posati e m 946,15 forniti a piè d'opera); su via Marmolito (m 2837,77 forniti a piè d'opera) su via Campana (m779,96 forniti a piè d'opera); pulizia delle vasche di sedimentazione.	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: completamento lavori per la posa in opera dei collettori fognari su via Pantaleo, via Marmolito e via Campana; completamento pulizia delle vasche di sedimentazione; adeguamento e rifunzionalizzazione dell'esistente impianto di sollevamento "BIVIO".
Quarto: fogne via Casalanno	17 (6)	Progettazione definitiva ed esecutiva Lavorazioni eseguite per le fogne di via Casalanno: posa in opera dei collettori fognari su via Casalanno - m 448,59 posati	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: completamento lavori per la posa in opera dei collettori fognari su via Casalanno; sistemazione superficiale della strada mediante il rifacimento del manto stradale per l'intera larghezza, alla sistemazione dei marciapiedi ed al rifacimento della segnaletica stradale sia orizzontale che verticale.
Quarto: fognatura via Kennedy	18 (6)	Progettazione definitiva ed esecutiva Consegna lavori per la posa in opera dei collettori fognari su via Kennedy	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Lavorazioni da eseguire: lavori per la posa in opera dei collettori fognari su via Kennedy; sistemazione superficiale della strada mediante il rifacimento del manto stradale per l'intera larghezza; sistemazione dei marciapiedi; rifacimento della segnaletica stradale sia orizzontale che verticale.
Bacoli: area torre di cappella, sistemazione fognaria	19 (3)	Progettazione definitiva ed esecutiva	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Consegna lavori Esecuzione delle opere previste dal progetto area torre di cappella, sistemazione fognaria
Bacoli: Risanamento idraulico del bacino del Miseno	20 (2)	Progettazione definitiva ed esecutiva	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Esecuzione delle opere di Risanamento idraulico del bacino del Miseno.
Bacoli: Intervento di riapertura, sistemazione e protezione delle foci del lago Fusaro	21 (2)	Progettazione definitiva ed esecutiva	Direzione lavori Coord. Sicurezza Collaudo Esecuzione delle opere di riapertura, sistemazione e protezione delle foci del lago Fusaro

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

In ordine agli indicatori di output per l'intero progetto, l'Autorità di gestione ha comunicato che l'indicatore principale di realizzazione è il completamento al 100% della rete fognaria dei quattro Comuni (47 Km), con previsione di allaccio di circa 9.000 nuove utenze, la pulizia straordinaria di 5 km di fascia costiera ed il risanamento dei 4 laghi costieri.

La fase II del progetto avrebbe dovuto essere completata nel dicembre 2018.

Come segnalato dall'Autorità di gestione²⁰¹, lo **stato di attuazione finanziaria al 31/12/2019 (importo dei lavori contabilizzati/importo contrattuale dei lavori) era pari all'81%, mentre lo stato di attuazione fisica (Km fogna realizzati/Km fogna previsti) era pari al 91%.**

Il prospetto sottostante riporta l'avanzamento al 31 dicembre 2019 dei singoli interventi inseriti nel Grande progetto:

Prospetto 4 – Avanzamento degli interventi al 31/12/2019

Interventi previsti	Importo ammesso	Stato attuazione fisico	Stato attuazione finanziario	Note allo stato di avanzamento
1) Intervento lavori rete fognaria di via Cigliano	7.191.328,14	100%	98%	Intervento in via di ultimazione
2) Intervento lavori nuova rete fognaria per gli insediamenti di via Campana e Monteruscello	9.025.179,24	100%	98%	Intervento in via di ultimazione
3) Risanamento idraulico di bacini del lago d'Averno e del lago Lucrino - intervento fognario di via Napoli	5.750.853,50	88%	52%	I lavori sono sospesi per risoluzione contrattuale con chiamata in giudizio dell'appaltatore; si presume che le opere possano essere ultimate entro 30 mesi
4) Nuova rete fognaria per gli insediamenti del comprensorio Cuma – Licola	3.905.243,23	96%	83%	Intervento in via di ultimazione
5) Lavori di pulizia straordinaria delle coste, scogli e spiagge	1.043.722,55	100%	100%	Intervento completato , con emissione del certificato di regolare esecuzione
6) Lavori di ristrutturazione ed adeguamento funzionale del sistema fognario depurativo intercomunale Monte di Procida - Bacoli - Pozzuoli	11.843.232,95	95%	93%	I lavori sono in avanzata fase di attuazione; si presume che le opere possano essere ultimate tra 19 mesi
7) Risanamento idraulico del bacino del Miseno, riapertura, sistemazione e protezione delle foci del lago Fusaro*	8.923.210,69	-	36%	L'intervento è in fase di realizzazione, si presume che le opere saranno ultimate entro 30 mesi
8) Impianti di sollevamento e condotte	3.850.000,00	85%	81%	I lavori sono in avanzata fase di attuazione; autorizzazione Città metropolitana di NA su strada di proprio interesse recentemente ottenuta. Le opere potranno essere presumibilmente ultimate tra 12 mesi
9) Area Torre di Cappella - sistemazione fognaria	1.973.872,16	57%	81%	I lavori sono in avanzata fase di attuazione; le opere potranno essere presumibilmente ultimate tra 12 mesi
10) Lavori di realizzazione fognature su via Pantaleo - via Campana - via Marmolito	6.422.486,53	100%	94%	Intervento in via di ultimazione
11) Lavori di realizzazione rete fognaria su via Casalanno e via Kennedy	5.070.551,95	100%	100%	Intervento completato
Totale	64.999.680,94	91%	81%	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Tenuto conto dell'avanzato stato di realizzazione degli interventi, l'Autorità di gestione ritiene che possa essere rispettato il crono-programma degli interventi, che prevede il completamento degli stessi entro fine dicembre 2021.

²⁰¹ Seconda integrazione istruttoria: prot.172207 del 25/03/2020.

4.2.3.3. POR Campania – Grande progetto “Risanamento ambientale e valorizzazione dei Regi Lagni”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Finanziamento totale iniziale		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanz.	
25.967.414	54.032.586	496.505	Cofinanziamento Nazionale al POR FESR 2007-2013	1.489.515	31.465	31.465	219.080	657.239	25.748.335	53.375.347	7.037.512	21.112.536	5.741.338	Cofinanziamento Nazionale al POR FESR 2014/2020	17.224.014

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Nel corso del 2020 si sono registrati ulteriori pagamenti, che ne hanno portato l'importo complessivo al 31/10/2020 a 88,387 milioni, di cui 66,291 milioni di risorse UE, e 22,096 milioni di risorse nazionali (per un avanzamento del 49% rispetto alla dotazione finanziaria).

Il Grande progetto “Risanamento ambientale e valorizzazione dei Regi Lagni”²⁰², di cui è beneficiario la Regione Campania, prevede la realizzazione di interventi di adeguamento normativo e ammodernamento degli impianti di depurazione regionali di Napoli Nord – Acerra – Cuma – Foce Regi Lagni e Marcianise, al fine di ripristinarne la piena e corretta funzionalità, nonché la realizzazione ed il completamento di alcuni collettori comprensoriali per lo smaltimento delle acque meteoriche e fognarie nell’area di Giugliano (a nord-ovest di Napoli)²⁰³. L’intervento si propone di ridurre la principale fonte di inquinamento, contribuendo alla riqualificazione dei canali dei Regi Lagni e del litorale immediatamente a nord di Napoli, che presenta una situazione di grave degrado ambientale.

Le prestazioni degli impianti attualmente non garantiscono il rispetto dei limiti imposti dalla normativa vigente sugli scarichi. È appena il caso di ricordare che l'Unione europea ha più volte condannato l'Italia per la gestione dei rifiuti in Campania. Sul punto è stata istituita una Commissione parlamentare di "inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati", che ha depositato una Relazione territoriale sulla Regione Campania in data 28 febbraio 2018. La Relazione sottolinea tra l'altro l'incapacità degli impianti, in particolare quelli di Cuma, Acerra, Marcianise e Napoli Nord, "di rispettare i limiti imposti dalla legge per lo scarico in corpo idrico superficiale, rimanendo così assolutamente necessario realizzare in tempi brevi gli interventi di adeguamento strutturale previsti nel Grande progetto Regi Lagni".

²⁰² CUP B87H12001940006. Il progetto non ha natura retrospettiva.

²⁰³ Le infrastrutture saranno di proprietà degli Enti locali che assicureranno la gestione coordinata degli interventi programmati e realizzati sulla base del nuovo assetto normativo degli Ambiti Territoriali Ottimali (ATO), definito con legge regionale del 2015. Nelle more della piena operatività di tali enti di governo, la Regione ha disposto la gestione commissariale regionale degli impianti (durata dal 2013 a tutto il 2015). A tale gestione è poi subentrata una SpA regionale con decorrenza 1° gennaio 2016. Una delle problematiche evidenziate dalla citata Commissione parlamentare di inchiesta è proprio quella relativa alla molteplicità degli enti di governo che intervengono nella gestione degli impianti.

Da notare che il Grande progetto in esame è collegato all'altro Grande progetto "Bandiera Blu del litorale domitio", di cui si è già dato conto²⁰⁴, avente ad oggetto la realizzazione di una rete fognaria destinata ad intercettare gli scarichi che altrimenti andrebbero a mare, e a convogliarli nei depuratori già esistenti e da ammodernare, contribuendo così a riqualificare l'intera area del litorale domitio-flegreo.

I principali indicatori di output per il progetto in esame sono i seguenti:

- quota di popolazione servita dagli impianti di depurazione pari a 2.315.286 abitanti circa;
- rifunionalizzazione e adeguamento di 5 impianti di depurazione nei 5 Comuni interessati;
- incremento delle coste balneabili (da monitorare attraverso l'indicatore "Km di coste non balneabili per inquinamento/km di coste totali").

L'importo iniziale ammesso a cofinanziamento nella seconda fase era di 198,914 milioni²⁰⁵. Nel 2018 l'importo ammesso a cofinanziamento è stato rideterminato in 180,185 milioni di cui 135,205 di risorse UE e 45,046 di risorse nazionali; ulteriori 19,318 milioni rimangono a carico del Beneficiario²⁰⁶

La realizzazione è stata suddivisa in due fasi.

La fase I, a valere sul POR FESR 2007-2013, ha coperto esclusivamente le spese per la progettazione preliminare (durata circa due anni, dal 2012 al 2014) finalizzata all'avvio delle procedure di gara per la rifunionalizzazione delle infrastrutture. A conclusione della fase I è stato certificato sul POR FESR 2007-2013 l'importo di 89.054,38 euro per "spese generali".

La fase II, a valere sul POR FESR 2007-2014, Asse VI Tutela e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale, ha previsto la finalizzazione del progetto esecutivo e la realizzazione dei lavori per la riabilitazione dei 5 impianti di depurazione.

Prospetto 2 – Descrizione tecnica dell'investimento in infrastrutture

Siti	Attività/lavori realizzati nella fase	Attività/lavori da realizzare nella fase II
Acerra	Progettazione preliminare	Progettazione esecutiva; Rifunionalizzazione ed adeguamento dell'impianto di depurazione di Acerra
Napoli Nord	Progettazione preliminare	Progettazione esecutiva; Rifunionalizzazione ed adeguamento dell'impianto di depurazione di Napoli Nord
Marcianise	Progettazione preliminare	Progettazione esecutiva; Rifunionalizzazione ed adeguamento dell'impianto di depurazione di Marcianise
Foce Regi Lagni	Progettazione preliminare	Progettazione esecutiva; Rifunionalizzazione ed adeguamento dell'impianto di depurazione di Foce Regi Lagni
Cuma	Progettazione preliminare	Progettazione esecutiva; Rifunionalizzazione ed adeguamento dell'impianto di depurazione di Cuma

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

²⁰⁴ Cfr. *infra*, par. 4.2.3.1.

²⁰⁵ Decisione C(2015) 7702 del 3 novembre 2015.

²⁰⁶ DGR 77 del 19/02/2020.

Si tratta in sostanza della riproposizione del medesimo intervento, che aveva avuto un'attuazione soltanto minimale nel periodo 2007-2013, e che pertanto si realizza pressoché interamente nel corso dell'attuale periodo di programmazione²⁰⁷.

Tutti i contratti per le opere sugli impianti di depurazione sono stati conclusi tra il 2017 e il 2018.

Il termine dei lavori, previsto per gennaio 2020, non è stato rispettato.

Soltanto i lavori dell'impianto di depurazione di Cuma sono stati consegnati nel 2018. Le altre gare, aggiudicate ma con contenziosi aperti, sono state sbloccate solo nel corso del 2019.

L'Autorità di gestione ha comunicato lo stato di attuazione alla data del 31/12/2019:

Prospetto 3 – Stato di attuazione degli interventi di depurazione al 31/12/2019

(euro)

Complesso depurativo regionale	Contratto Repertorio	Totale lavori	Stato avanzamento lavori al 31/12/2019	Importo SAL	% stato di esecuzione
Cuma	Rep. n. 14508/2017	39.194.763	SAL n. 8 a tutto il 10/12/2019	37.842.857	96,55%
Napoli Nord	Rep. n. 14540/2018	28.294.262	SAL n. 1 a tutto il 30/11/2019	4.099.406	14,49%
Marcianise	Rep. n. 14544/2018	31.230.457	SAL n. 2 a tutto il 18/11/2019	7.979.231	25,55%
Acerra	Rep. n. 14545/2018	23.506.926	SAL n. 1 a tutto il 21/11/2019	2.241.839	9,54%
Foce Regi Lagni	Rep. n. 14543/2018	25.488.777	SAL n. 4 a tutto il 10/12/2019	9.969.231	39,11%
Totale		147.715.184		62.132.565	42,06%

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Come risulta dal prospetto, le gare hanno portato a dei ribassi e l'importo dei lavori è ora intorno ai 150 milioni. L'impianto di Cuma è l'unico quasi ultimato (con nuove sezioni di trattamento della frazione azoto e fosforo), e dunque in grado, a regime, di trattare i reflui in conformità agli standard della direttiva quadro sulle acque 2000/60/CE²⁰⁸. Per gli altri quattro, l'avvio è stato ritardato di almeno un anno e le

²⁰⁸ Il processo di depurazione per tutti gli impianti è biologico, e non più chimico. I fanghi depositati lungo il percorso grazie all'azione di batteri, vengono successivamente "digeriti" da altri batteri, producendo metano che viene usato per recuperare energia e ridurre i costi di gestione dell'impianto stesso. Ne risulta un miglioramento della qualità dei fanghi prodotti, in termini di caratteristiche chimico-fisiche, putrescibilità e microrganismi patogeni, che ne consente il più agevole ed economico smaltimento.

percentuali di realizzazione si collocano tra il 10 e il 40% dei lavori previsti. Tutti gli impianti presentano problematiche di verifica dello stato di consistenza e realizzative, che hanno reso necessarie numerose varianti progettuali²⁰⁹.

L'Autorità di gestione ha tuttavia attestato un'accelerazione dei lavori negli ultimi mesi (con una spesa certificata a marzo 2021 pari a 92,5 milioni), precisando che il progetto non presenta criticità attuative suscettibili di comprometterne il completamento nei termini previsti dalla programmazione 2014-2020²¹⁰. Malgrado i rallentamenti dovuti alla pandemia, secondo quanto dichiarato, l'intervento dovrebbe chiudersi entro l'estate 2021.

4.2.3.4 POR Campania – Grande progetto “Centro storico di Napoli, valorizzazione del sito UNESCO”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso al cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015				Spesa certificata al 31/03/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	
		Importo	Fonte di finanziamento										Importo	Fonte di finanziamento		
25.000.000	75.000.000	716.146	Colinanz. Naz. al POR FESR 2007-2013	2.148.437	2.148.437	n.d.	934.096	2.802.286	24.066.906	72.197.715	13.528.527	40.585.580	6.050.642	Colinanz. Naz. al POR FESR 2014-2020	18.151.925	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Il Grande progetto “Centro storico di Napoli, valorizzazione del sito UNESCO”²¹¹, che vede come beneficiario il Comune di Napoli, si propone di contribuire a riqualificare il nucleo antico della città storica di Napoli. La metodologia d'intervento applicata mira al restauro del *continuum* urbano, evitando la frammentazione collegata al restauro di edifici isolati. Il piano di interventi interessa prioritariamente alcuni ambiti di particolare rilevanza strategica, tra i quali le “porte” della città storica e l'area dei decumani, che verrà valorizzata soprattutto in termini di accessibilità e di sicurezza.

²⁰⁹ Cfr. il report di monitoraggio civico reperibile al link <https://dev.monithon.it/report/view/189>. Il report sottolinea tra l'altro le difficoltà di verifica dello stato di consistenza delle opere e l'impossibilità di “chiudere” completamente i depuratori durante i lavori perché “ciò comporterebbe un aumento dell'inquinamento”. Tutte circostanze, queste, che hanno rallentato i lavori. La relazione territoriale sulla Regione Campania, approvata dalla Commissione parlamentare d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad essi correlati, in data 28/2/2018, fa riferimento a difficoltà attuative legate a criticità strutturali non risolte, sottolineando l'assoluta necessità di realizzare in tempi brevi gli adeguamenti strutturali previsti al fine di rispettare i limiti imposti dalla legge per lo scarico in corpo idrico superficiale (pagg. 594 e 604).

²¹⁰ Seconda integrazione istruttoria: prot.172207 del 25/3/2020.

²¹¹ CUP B62I12000140009. Non si tratta di un progetto retrospettivo.

Come comunicato dall’Autorità di gestione²¹², gli interventi sono raggruppati in due macrocategorie, l’una avente ad oggetto il patrimonio monumentale, l’altra le strade e gli spazi pubblici. Sono previsti in particolare:

- interventi di recupero e rifunzionalizzazione del patrimonio monumentale (edifici ed aree archeologiche urbane) per scopi culturali, sociali e del terzo settore, finalizzati alla riapertura e alla fruizione pubblica di una cospicua parte del patrimonio attualmente abbandonato o sottoutilizzato;
- interventi di riqualificazione degli spazi urbani (invasi e assi viari) e per la sicurezza urbana, finalizzati a dare una risposta alle esigenze territoriali ed urbanistiche primarie dell’area.

Gli indicatori di realizzazione e di risultato sono i seguenti:

- rigenerazione urbana di circa 29 ettari (circa il 3% del territorio sede del sito UNESCO, che ha un'estensione complessiva pari a circa 980 ettari);
- superficie complessiva dei beni culturali oggetto di recupero, ivi inclusi i beni ecclesiastici, pari a 230.000 mq;
- realizzazione di un sistema di videosorveglianza del territorio.

L'intervento è destinato ad una popolazione residente pari a 84.754 unità (cioè il 9% degli abitanti del Comune di Napoli), residenti nei quartieri San Lorenzo, Mercato, Pendino, Porto e San Giuseppe. Interesserà, inoltre, una superficie complessiva interessata di attività commerciali pari a 2.371.190 mq, di cui 561.165 mq suscettibili di rivalutazione immobiliare.

La realizzazione del Grande progetto di rigenerazione del centro storico di Napoli, approvato nel 2013²¹³ ed iniziato nel novembre 2014, è stata suddivisa in fasi al fine di salvaguardare il finanziamento europeo, poiché i tempi di realizzazione delle opere non risultavano compatibili con la data di chiusura della programmazione 2007-2013²¹⁴.

Il Grande progetto prevede la realizzazione di 29 interventi, ammessi a finanziamento per un importo iniziale complessivo di 100 milioni²¹⁵. La decisione di fasizzazione ha stabilito l'importo per la prima fase in 3.736.380 euro. La certificazione è rimasta al di sotto anche di tale importo: alla chiusura della programmazione 2007-2013, risultavano infatti certificati 2.864.582,38 euro per spese generali e avvio dei cantieri.

²¹² Seconda integrazione istruttoria: prot.172207 del 25/3/2020.

²¹³ Cfr. decisione della Commissione C(2013) 4265 del 23 settembre 2013.

²¹⁴ Cfr. decisione della Commissione C(2016) 4606 *final* del 13/7/2016.

²¹⁵ Decreto dirigenziale n.14 del 19/12/2013.

Il progetto è dunque stato riproposto alla Commissione europea nei medesimi termini nel successivo ciclo di programmazione 2014-2020 (Asse X Sviluppo urbano, Priorità di investimento 6c - Obiettivo specifico 6.7 - Azioni 6.7.1 e 6.8.3.) per un importo di 96 milioni di euro²¹⁶. Le gare di affidamento dei lavori hanno comportato economie pari a circa 16 milioni²¹⁷, e pertanto l’Autorità di gestione ha rideterminato l’importo ammesso a finanziamento per la fase II in 80.675.223,28, a valere sul POR Campania FESR 2014-2020²¹⁸.

Lo stato di attuazione dei 29 interventi al 31/12/2019 è esposto nel seguente prospetto:

²¹⁶ L’ammissione al finanziamento sul POR Campania FESR 2014-2020 (fase II) è avvenuta con decreto dirigenziale n.6 del 24/10/2016.

²¹⁷ Dato trasmesso dal beneficiario Comune di Napoli con nota prot. n. PG/2019/358953 del 18/4/2019.

²¹⁸ Con decreto dirigenziale n.1 del 23/4/2019.

**Prospetto 3 – Stato di attuazione del Grande progetto Centro storico di Napoli,
valorizzazione del sito UNESCO al 31/12/2019**

Intervento previsto dal Grande Progetto		Importo fase II	Stato avanzamento
1	Murazione aragonese in loc. Porta Capuana	1.122.998,84	Contratto lavori sottoscritto. Sono in corso rilievi ed indagini per la progettazione esecutiva
2	Castel Capuano	3.537.099,54	Lavori sospesi per sopravvenute scoperte. L'avanzamento fisico è stimabile nella misura del 20%.
3	Complesso di S. Maria della Pace	6.998.600,36	Progettazione in corso
4	Insula del Duomo	1.456.269,43	Collaudo in corso
5	Complesso di S. Maria della Colonna	815.202,17	Collaudo in corso
6	Complesso dei Gerolomini	5.781.002,95	I lavori sono sospesi in attesa della redazione di un adeguamento progettuale, l'avanzamento fisico è stimabile nella misura del 20%.
7	Complesso di S. Lorenzo Maggiore	3.000.000,00	Fornitura di beni e servizi con contratto stipulato
8	Complesso di S. Paolo Maggiore	2.959.272,27	Lavori sospesi
9	Complesso S. Gregorio Armeno ed ex Asilo Filangieri	1.100.000,00	Progettazione sospesa per saggi e indagini
10	Complesso SS. Severino e Sossio	3.456.723,63	Lavori in corso, l'avanzamento fisico è stimabile nella misura del 30%.
11	Complesso S. Maria Maggiore - Cappella Pontaniana	415.208,50	Collaudo in corso
12	Chiesa di S. Pietro a Majella	1.943.671,61	Lavori in corso, l'avanzamento fisico è stimabile nella misura del 40%.
13	Chiesa del Monte dei Poveri	3.000.000,00	Gara di Progettazione in corso
14	Chiesa di S. Pietro Martire	1.452.141,39	Lavori in corso, l'avanzamento fisico è stimabile nell'ordine del 90%.
15	Chiesa di S. Croce al Mercato	500.000,00	Gara per affidamento in corso (lavori/servizi/acquisizione di beni)
16	Cappelle e Chiese Raggruppate	500.000,00	Aggiudicazione definitiva lavori/forniture/servizi
17	Complessi monumentali dell'Annunziata e Ascalesi	945.145,65	Gara riaggiudicata dopo che l'aggiudicatario è stato colpito da interdittiva antimafia
18	Complesso dell'Ospedale degli Incurabili	3.043.695,20	Si è in attesa del riscontro da parte dell'ASL Napoli 1, sulla procedibilità dell'appalto, a seguito dei crolli verificatesi nel complesso
19	Chiesa SS. Cosma e Damiano	801.311,75	Lavori in corso. L'avanzamento economico è stimabile nella misura del 80%.
20	Complesso di S. Maria La Nova	1.100.000,00	Gara per affidamento in corso (lavori/servizi/acquisizione di beni)
21	Cappella Pignatelli	132.592,15	Collaudo in corso
22	Tempio della Scorziata	2.500.000,00	Progettazione in fase di approvazione
23	Insula del Duomo - area archeologica	1.500.000,00	Gara per affidamento in corso (lavori/servizi/acquisizione di beni)
24	Complesso di S. Lorenzo Maggiore - area archeologica	1.000.000,00	Gara per il riaffidamento in corso (a causa del rifiuto degli aggiudicatari originari)
25	Teatro Antico di Neapolis	6.000.000,00	Gara per affidamento in corso (Occorre bandire nuovamente la gara non essendo pervenute offerte ammissibili dopo la prima selezione pubblica)
26	Riqualificazione spazi urbani - lotto 1	8.270.467,05	Lavori in corso, l'avanzamento fisico è stimabile nell'ordine del 25%.
27	Riqualificazione spazi urbani - lotto 2	9.839.087,52	Lavori in corso, l'avanzamento fisico è stimabile nell'ordine del 40%.
28	Riqualificazione spazi urbani - lotto 3	6.504.733,18	Lavori in corso, l'avanzamento fisico è stimabile nell'ordine del 30%.
29	Valorizzazione del Sistema Urbano	1.000.000,00	Progettazione esecutiva in corso
Totale		80.675.223,27	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

4.2.3.5 POR Campania – Grande progetto “Completamento delle opere Civili e realizzazione delle opere tecnologiche della Linea 1 della Metropolitana di Napoli”

Come risulta dal prospetto 3, alla data di riferimento 4 interventi erano in fase di collaudo; 7 interventi presentavano lavori in corso. Per un cospicuo numero di interventi erano in corso le gare per l'affidamento (in taluni casi per il riaffidamento) dei lavori. Per altri interventi sono ancora in fase di redazione le relative progettazioni, oppure ricorrono fattispecie di sospensione dei lavori.

L’Autorità di gestione ha segnalato che la molteplicità degli interventi, unita al disagio di lavorare in aree a fortissima densità abitativa e ricche di preesistenze artistiche ed archeologiche, ha determinato “un’enorme difficoltà nel rispetto dei crono-programmi”.

4.2.3.5 POR Campania – Grande progetto “Completamento delle opere Civili e realizzazione delle opere tecnologiche della Linea 1 della Metropolitana di Napoli”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso al cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015		Spesa certificata al 31/12/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019			
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanz.	
174.622.022	496.746.065	143.281.983	Colfinanz. naz. al POR FESR 2007-2013	429.845.948	429.845.948	n.d.	143.342.022	430.026.065	31.280.000	66.720.000	21.800.000	65.400.000	2.450.000	Colfinanz. naz. al POR FESR 2014-2020	7.350.000

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Il Grande progetto “Completamento delle opere Civili e realizzazione delle opere tecnologiche della Linea 1 della Metropolitana di Napoli”²¹⁹ riguarda le stazioni di Dante, Toledo, Municipio, Università, Duomo e Garibaldi, nonché le gallerie di linea di collegamento e le camere di ventilazione. Il beneficiario è il Comune di Napoli; l'infrastruttura è gestita dalla società titolare della concessione di committenza.

La Linea 1 costituisce un anello di collegamento tra zone strategiche della città, garantendo quattro importanti nodi di interscambio: Piscinola (interscambio con la linea Metrocampania Nordest che serve il bacino aversano), Cilea (interscambio con la linea Circumflegrea che collega il centro di Napoli con l'area nord-occidentale della provincia di Napoli), Municipio (interscambio con la linea 6 che collega il centro della città con l'area flegrea) e Garibaldi (interscambio con la linea 2, con le linee della Circumvesuviana nonché con la rete nazionale delle Ferrovie dello Stato).

²¹⁹ Non si tratta di progetto cd. retrospettivo. Nel periodo 2000-2006 la Linea 1 aveva ricevuto un finanziamento FESR per 44 milioni, pari al 50% del costo eleggibile. Il restante 50% era stato coperto in parte con fondi statali (35% - 30,8 milioni), in parte con fondi regionali (15% - 13,2 milioni).

Il Grande progetto, inizialmente approvato nel 2009 per un importo di 400.658.085 euro (di cui 200.329.043 euro a valere sul FESR)²²⁰, è stato modificato nel 2013, sia per quanto riguarda il tasso di cofinanziamento che per quanto riguarda l'oggetto fisico, con l'aggiunta di ulteriori opere civili e tecnologiche e la fornitura di materiale rotabile. Corrispondentemente, l'importo del contributo è stato rideterminato in 671.368.086 euro (di cui 503.526.067 euro di risorse europee)²²¹.

La realizzazione è stata suddivisa in due fasi, di cui la prima finanziata a valere sul POR FESR 2007-2013 e la seconda sul POR FESR 2014-2020, Asse IV Energia sostenibile.

In dettaglio, la realizzazione dell'infrastruttura prevede i seguenti lavori, ripartiti per fase:

- nella fase I: completamento della Linea 1 della Metropolitana di Napoli. La stazione Dante, da cui si sviluppa la tratta, è attualmente in esercizio con la “tratta alta” della Linea 1 fino alla stazione di Piscinola-Secondigliano. La tratta Dante – Municipio – Garibaldi - Centro Direzionale (la cosiddetta “tratta bassa” della Linea), ha una lunghezza totale di 5,1 km e comprende 5 stazioni in corso di realizzazione: Toledo, Municipio, Università, Duomo e Garibaldi. Il completamento comprende: opere di finitura delle stazioni; opere tecnologiche di linea; opere impiantistiche delle stazioni; sistemazioni superficiali e riqualificazione delle piazze; seconda uscita stazione Toledo in piazza Montecalvario;
- nella fase II: fornitura di materiale rotabile per un totale di dieci treni da utilizzare nel tracciato metropolitano all'interno del Comune di Napoli.

Corrispondentemente, l'Autorità di gestione ha comunicato²²² i seguenti elementi relativi ai principali indicatori di realizzazione:

- linea ferroviaria nuova/ristrutturata: 5,1 km;
- interventi di riqualificazione urbanistica: n. 5;
- stazioni realizzate/riqualificate: n. 5 (Toledo, Municipio, Università, Duomo e Garibaldi);
- n. 10 treni di lunghezza pari a 105 metri, composti da 6 vetture per un trasporto passeggeri per convoglio pari a 1.300 persone;
- variazione del numero di passeggeri serviti in orario di punta: +50%.

²²⁰ Cfr. decisione della Commissione C(2009) 10635 del 21/12/2009.

²²¹ Cfr. decisione della Commissione C(2013) 9356 final del 18/12/2013.

²²² Seconda integrazione istruttoria: prot.172207 del 25/3/2020.

Prospetto 2 – Descrizione generale dei lavori

Descrizione generale dei lavori	Lavori in dettaglio fase I	Lavori in dettaglio fase II
Opere tecnologiche di linea	5.1km di linee nuove o rinnovate sulla tratta Dante CiTY Hall - Garibaldi - Management Centre	
Stazioni	-Lavori di finitura, e opera impiantistiche delle 5 stazioni - Toledo, Municipio, Università, Duomo e Garibaldi	
	- Seconda uscita stazione Toledo in piazza Montecalvario	
Lavori di sviluppo urbano	Sistemazioni superficiali e riqualificazione delle piazza d'intorno alle stazioni Toledo, Municipio, Università, Duomo e Garibaldi	
Materiale rotabile		Acquisto e messa in servizio di dieci treni di 105 metri di lunghezza, ognuno composto da 6 carrozze

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Nell'approvare la fasizzazione del progetto, nel luglio 2016²²³, la Commissione europea ha attribuito alla fase I l'importo di 573,368 milioni (di cui 430,026 milioni a valere sul bilancio europeo²²⁴);

Con la notifica del Grande progetto alla Commissione, il contributo finanziario a carico del POR 2014-2020 è stato determinato in 88,960 milioni (di cui 66,720 milioni a valere sul bilancio europeo).

L'importo complessivo del Grande progetto ammonta pertanto a 671,368 milioni, di cui 496,746 di risorse UE, 165,582 milioni di risorse statali e 9,040 milioni a valere sulle risorse del POC Campania 2014-2020.

A conclusione della fase I, risultano certificate spese pari a 573.127.931,85 euro, corrispondenti ai pagamenti effettuati fino al 31/12/2015, e al totale dell'importo posto a carico del bilancio europeo. Tale cifra corrisponde al 38% del costo pubblico totale, di 1.474 milioni. I lavori sono proseguiti con risorse del FSC 2014-2020 di cui alla delibera CIPE 54/2016 (128,9 milioni) e di altre fonti pubbliche (tra cui le risorse del Decreto Sblocca Italia di cui alla L.164/2014).

In sede di integrazione istruttoria, l'Autorità di gestione ha comunicato²²⁵ che tutta la tratta è attualmente in esercizio, ad eccezione della stazione Duomo, anch'essa comunque di prossima apertura e per la quale risultano completate le

²²³ Cfr. la decisione della Commissione C(2016) 4587 del 13/7/2016,.

²²⁴ Cfr. decisione della Commissione C(2016) 4587 final del 13/7/2016.

²²⁵ Seconda integrazione istruttoria: prot.172207 del 25/3/2020.

opere al rustico del pozzo, delle discenderie e delle gallerie di stazione, mentre restano da completare l'ampliamento del mezzanino dove insiste parte del tempio ritrovato nello scavo del pozzo ed il solaio di copertura. Sono anche in corso i lavori di finiture e impianti.

Per la stazione di Municipio sono in corso le opere di completamento delle sistemazioni esterne. L'apertura all'esercizio, prevista in configurazione provvisoria, è stimata per il primo semestre 2021.

In merito alla fase II del Grande progetto, in data 9/11/2017 è stato sottoscritto il contratto fra il Comune di Napoli e la società "Construcciones Y Auxiliar De Ferrocarriles SA (C.A.F.SA)" – per la somma di 86 milioni, oltre IVA 10%, per la fornitura di 10 ETR (inclusi parti di ricambio, attrezzature speciali per la manutenzione e la diagnostica dei treni ed i manuali per uso e manutenzione), con una tempistica di realizzazione di 1.395 giorni consecutivi a far data dalla stipula del contratto.

Nel dicembre 2018 il progetto del nuovo materiale rotabile è stato inviato dal Comune di Napoli alla Direzione generale per il trasporto pubblico locale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il nulla osta tecnico. Il rilascio del predetto nulla osta è ancora in corso²²⁶; tuttavia la produzione è stata avviata comunque, con la consegna del primo prototipo prevista per metà 2020. In conseguenza di quanto rappresentato, le cifre della spesa rendicontabile per il momento si mantengono al di sotto dei 10 milioni.

L'Autorità di gestione ha tuttavia dichiarato che, allo stato, non si registrano ritardi e criticità attuative che possano rallentare l'ultimazione fisica delle opere e compromettere la tempistica di attuazione del ciclo di programmazione FESR 2014-2020.

Sulla gestione dei lavori relativi alla Metropolitana di Napoli, la Corte dei conti ha svolto un'indagine speciale, che si è conclusa con la Relazione n. 20 del 2017 della Sezione controllo sulla gestione. La Relazione ha messo in luce molteplici carenze in sede di realizzazione. Tra queste, l'assenza di uno studio di fattibilità finanziaria e temporale e l'indeterminatezza della convenzione di committenza in favore di Metropolitana di Napoli S.p.A. hanno fatto lievitare il costo dell'opera. Inoltre, il frazionamento dei finanziamenti nel tempo e la non fluida messa a disposizione dei fondi hanno ostacolato lo svolgimento ordinato dell'opera, con una moltiplicazione delle tappe realizzative e l'allontanamento nel tempo del raggiungimento dell'obiettivo finale.

²²⁶ Seconda integrazione istruttoria: prot.172207 del 25/3/2020.

Sul tema è stato effettuato anche un esercizio di valutazione *ex post* per conto della Commissione europea²²⁷. Ne esce un quadro complesso, in cui sono evidenti i benefici in termini di tempi di percorrenza, minori costi dei trasporti, sostenibilità ambientale e rigenerazione urbana. Emergono tuttavia svariate inefficienze gestionali, che determinano scarsa qualità del servizio per quanto riguarda tempi di attesa, affidabilità e sovraffollamento. Gli obiettivi di carattere macroeconomico (incremento di valore degli immobili, miglioramento della qualità della vita, aumento della coesione sociale), inizialmente enunciati, si sono concretizzati in modo più modesto rispetto alle attese. **Soltanto l'estensione ulteriore della Linea 1 ad altri segmenti verso il Centro Direzionale e l'aeroporto, la cui realizzazione è prevista per il 2022, consentirà di chiudere l'anello e di incrementare il numero dei passeggeri.** La valutazione segnala inoltre debolezze nella struttura di *governance*, che hanno determinato frammentazione di responsabilità e assenza di coordinamento tra i molti soggetti coinvolti (Comune di Napoli, Regione Campania, il gestore della Linea ANM, ecc.), cui si è aggiunta scarsa capacità manageriale in termini di pianificazione dei servizi e gestione delle problematiche finanziarie.

4.2.4 POR Calabria

Per quanto attiene alla Calabria, sono stati **due i Grandi progetti fasizzati, entrambi riferiti a infrastrutture di trasporto.** Di seguito si riportano i dati finanziari relativi al periodo 2007-2013 e quelli successivi alla fasizzazione. **In proposito, va evidenziato come in pratica i progetti non fossero neppure stati avviati entro i termini del primo periodo di programmazione, e siano stati pertanto interamente traslati sul secondo.** Anche per quanto riguarda la fase II, la Sezione regionale di controllo per la Calabria ha da tempo rilevato “preoccupanti condizioni di ritardo sulla realizzazione di importanti interventi infrastrutturali sul territorio regionale” e che sono i Grandi progetti a destare “maggiore preoccupazione”. Secondo i dati resi disponibili dalla predetta Sezione regionale, la spesa certificata per i Grandi progetti al dicembre 2018 era, infatti, pari all’8,50% dell’importo totale previsto per il finanziamento pubblico della fase II degli interventi²²⁸. **Come si vedrà nell'analisi che segue, tali percentuali risultano di poco incrementate alla data del 31/12/2020.**

²²⁷ V. la relazione dal titolo *Naples Metro Line 1 Vanvitelli-Dante Section Urban Railway Project - Italy*, nel quadro dell'Ex post evaluation of major projects supported by the European Regional Development Fund (ERDF) and Cohesion Fund between 2000 and 2013.

²²⁸ V. Corte dei conti, Sezione regionale di controllo per la Calabria, Relazione annessa al giudizio di parificazione del rendiconto generale della Regione Calabria per l'esercizio finanziario 2018, udienza del 23 ottobre 2019, pag. 364.

4.2.4.1 POR Calabria – Grande progetto “Sistema metropolitano Catanzaro Città-Germaneto”

Prospetto 1 – Dati finanziari dei Grandi Progetti fasizzati POR Calabria al 31/12/2019

(euro)

Titolo Grande Progetto	Importo ammesso a cofinanziamento	Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/12/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019				
		Risorse Ue	Risorse nazionali				Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue
			Importo	Fonte di finanz.											Importo	Fonte di finanz.	
POR Calabria Sistema di collegamento su ferro tra Catanzaro città e Germaneto Sistema di collegamento metropolitano tra Cosenza Rende e Università della	108.750.000	128.114	POR Calabria FESR 2007-2013 (FdB)	384.343	384.343	384.343	748.916	2.246.747	35.501.085	106.503.254	20.635.212	61.905.635	6.341.705	FdR	23.781.395		
	108.167.120	419.961	POR Calabria FESR 2007-2013 (FdB)	1.259.884	1.259.884	n.d.	794.090	2.382.271	39.205.910	117.617.729	8.915.399	26.746.198	987.270	FdR	3.702.261		
Totale POR Calabria	216.937.120	548.076		1.644.228	1.644.228	384.343	1.543.006	4.629.017	74.706.994	224.120.983	29.550.611	88.651.833	7.328.975		27.483.656		

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Il secondo Grande progetto “Sistema di collegamento metropolitano tra Cosenza Rende e Università della Calabria” è stato successivamente ritirato dal POR; se ne rinvia pertanto la trattazione al paragrafo 4.3.3, relativo ai progetti ritirati.

4.2.4.1 POR Calabria – Grande progetto “Sistema metropolitano Catanzaro Città-Germaneto”**Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Importo ammesso al cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/12/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue			Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali
		Importo	c										Importo	Fonte di finanz.	
36.250.000	108.750.000	128.114	POR Calabria FESR 2007-2013 (FdR)	384.343	384.343	384.343	748.916	2.246.747	35.501.085	106.503.254	20.635.212	61.905.635	6.341.705	FdR	23.781.395

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Il Grande progetto in questione²²⁹ prevede la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario metropolitano tra la stazione di Catanzaro Sala e la località di Germaneto, area strategica direzionale della Calabria in cui sono collocate la Cittadella Universitaria, la Cittadella Regionale e il nuovo Ospedale. L'intervento prevede, inoltre, la saldatura di tale collegamento con la rete ferroviaria esistente tra Catanzaro Sala e Catanzaro Lido e l'adeguamento di quest'ultima a linea metropolitana, con due stazioni di testa e sei fermate intermedie (di cui 5 già esistenti e 1 di nuova realizzazione). L'estensione complessiva dell'intervento è di 14,59 km, di cui 6,25 km di nuova linea e 8,34 km di linea esistente, da ristrutturare. È infine previsto l'acquisto di materiale rotabile. Il soggetto beneficiario è la Regione Calabria.

²²⁹ CUP: J61H13000150006.

Il Grande progetto è stato inizialmente approvato con decisione della Commissione C(2013) 4584 del 22/7/2013. Il costo totale dell'investimento è pari a 145 milioni di euro.

Sotto il profilo attuativo, in data 11 luglio 2014²³⁰, la Regione Calabria, in qualità di stazione appaltante, ha aggiudicato l'appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori. **Già in sede di predisposizione della progettazione esecutiva, si sono però registrati ritardi, legati essenzialmente alla complessità tecnica dell'intervento, che hanno determinato una notevole dilatazione della tempistica prevista per l'effettiva redazione del progetto e per le attività di verifica e validazione propedeutiche all'approvazione.** Pertanto, nel settembre 2015, considerata l'impossibilità di ultimare e rendere operativo il Grande progetto entro i termini previsti dalla programmazione 2007-2013, l'Autorità di gestione ha presentato la richiesta di suddivisione in fasi e ha provveduto all'invio della nuova scheda aggiornata, che prevedeva:

- per la programmazione 2007-2013, la redazione della sola progettazione preliminare e definitiva, per un importo di 2.995.662 euro (la spesa certificata alla Commissione è stata poi però di appena 512.457,94 euro di cui 384.343,46 di quota europea). Tali cifre sono state confermate nella proposta di pre-chiusura, trasmessa dai competenti servizi della Commissione europea con nota Ares (2020) prot. n. 7606863 del 15 dicembre 2020.
- per la programmazione 2014-2020 (Asse IV Efficienza energetica e mobilità sostenibile), la predisposizione della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori, per un importo pari a 142.004.338 euro²³¹.

Le date di inizio e di fine lavori erano fissate, rispettivamente, al 20 gennaio 2017 e al 31 dicembre 2019. Il progetto esecutivo è stato però approvato soltanto in data 10 ottobre 2017; al fine di accelerare l'avvio dell'esecuzione dei lavori, la stazione appaltante ha attivato una consegna parziale per dar corso agli espropri e realizzare le verifiche di natura archeologica e le attività di bonifica da ordigni bellici. La consegna definitiva dei lavori, di durata prevista pari a 760 giorni, è avvenuta in data 27 novembre 2017.

²³⁰ V. il decreto n.8347/2014.

²³¹ Nel 2016, la nuova scheda Grande progetto a valere sul POR 2007-2013 e la conseguente suddivisione in fasi con il POR Calabria 2014-2020 sono state approvate dai Servizi della Commissione con decisione (C) 5192 *final* del 4/8/2016. Per quanto attiene alla quota del progetto a valere sulla programmazione 2014-2020, i Servizi della Commissione hanno comunicato l'approvazione tacita del formulario contenente le informazioni di cui all'art. 102, paragrafo 1, primo comma, lettera a) del regolamento UE n. 1303/2013, in data 5 ottobre 2017. La fase II del Grande progetto è stata ammessa al finanziamento a valere sull'azione 4.6.1 "Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto".

Al 30 giugno 2019 l'avanzamento finanziario della spesa era pari a 27.558.584,46 euro (corrispondente al 19,4% dell'importo concesso per la fase II). Al 31 dicembre 2019 la cifra era salita a 30.123.101 euro (pari al 21,2% dell'importo concesso per la fase II).

La spesa rendicontata non ha fatto registrare incrementi nel corso del 2020. Il mancato avanzamento finanziario è conseguenza dei rilievi mossi dall'Autorità di audit su una serie di varianti rese necessarie in fase di attuazione. Nelle more della risoluzione di tali rilievi, in via precauzionale, non sono state nel frattempo rendicontate nuove spese. Il recente superamento dei rilievi dovrebbe consentire la certificazione delle spese già maturate per un importo complessivo di oltre 22 milioni, nella domanda finale di pagamento intermedio, relativa al periodo contabile 2020-2021, che sarà trasmessa entro il 31 luglio 2021.

Sono stati inoltre effettuati pagamenti per 7,750 milioni per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario e tramviario, nell'ambito del Piano regionale dei trasporti²³².

Ad oggi i lavori sono ancora in corso di esecuzione, mentre la chiusura del cantiere, già spostata contrattualmente alla fine del 2020 (come indicato dalla Sezione regionale di controllo per la Calabria in sede di parifica del rendiconto regionale per l'esercizio 2018²³³), ha subito un'ulteriore posticipazione: nella risposta istruttoria inviata dall'Autorità di gestione a marzo 2021, essa è infatti prevista per il 23 febbraio 2022 (tenuto conto anche della situazione di emergenza legata alla pandemia).

La causa principale dei ritardi nella realizzazione delle opere è imputabile, secondo l'Autorità di gestione, alla necessità di introdurre una variante, determinata da una frana in galleria. Altro elemento di rallentamento è connesso alla risoluzione delle numerose interferenze con vari enti gestori, tra cui Enel, Italgas, Snam, Comune di Catanzaro, Università.

Per il momento l'indicatore di realizzazione (14,59 km di linea) non risulta raggiunto nemmeno in parte.

²³² Cfr. la deliberazione di Giunta regionale n. 388 del 10/8/2017 concernente il "Piano Regionale dei Trasporti. Attuazione - Piano di Investimenti per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario", che prevede un finanziamento fino a 11,50 milioni, a favore di Ferrovie della Calabria, per l'acquisto di n. 2 automotrici bidirezionali e del relativo materiale di scorta. Le automotrici di nuova fornitura andranno a completare il parco rotabile ferroviario che opererà sulla tratta Catanzaro Città - Catanzaro Lido - Germaneto.

²³³ Relazione annessa al giudizio di parificazione del rendiconto generale della Regione Calabria per l'esercizio finanziario 2018, cit., pag. 361.

4.2.5 POR Puglia

4.2.5.1 POR Puglia – Grande progetto “Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana Nord barese”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso al cofinanziamento (**)		Pagamenti al 31/12/2015		Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019			
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali (*)		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	
		Importo	Fonte di finanz.									Importo	Fonte di finanz.		
57.600.000	122.400.000	16.560.017	Stato - FdR+PAC	17.917.289	17.917.289	17.917.289	11.032.738	23.444.568	72.761.347	72.761.347	19.548.664	19.548.664	13.100.455	Stato - FdR	13.100.455

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) 8.431.665,60 euro quota nazionale a valere sulla quota POR 2007-2013; 8.128.351,25 euro altra fonte nazionale (PAC).

(**) Il tasso di cofinanziamento europeo vigente all'epoca della prima decisione era pari al 26% del costo complessivo. Alla chiusura della programmazione, il tasso di cofinanziamento del medesimo Programma (Asse V) è passato al 68%. L'importo totale della quota europea diventa perciò di 122,4 milioni.

Il Grande progetto “Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana Nord barese”²³⁴, di cui Ferrotramviaria S.p.A. è il soggetto beneficiario e attuatore, riguarda la linea ferroviaria tra i Comuni di Bari e Barletta ed è diretto a incidere strategicamente sul sistema di mobilità regionale, realizzando la prima interconnessione delle reti ferroviarie. Il Grande progetto, inizialmente approvato con decisione della Commissione europea C(2012) 2740, per un importo di 180 milioni (di cui 46,8 milioni a valere sul FESR), risulta ormai finanziato, dopo fasizzazione, sul POR 2007-2013 per 34,5 milioni, e sul POR 2014-2020 per i restanti 145,5 milioni.

La Commissione europea ha accolto la suddivisione in fasi del Grande progetto²³⁵, confermando il finanziamento per il completamento dell'intervento nell'ambito del Programma operativo FESR 2014-2020.

La spesa certificata nel periodo di programmazione 2007-2013 ammonta a 17.917.289,40 euro. Nella fase I sono compresi i seguenti 3 interventi, i cui lavori risultano conclusi nell'anno 2017 (con il ricorso a risorse nazionali a valere sul Piano di Azione e Coesione 2007-2013 - PAC Puglia per i pagamenti effettuati dopo il 31/12/2015, che non potevano più essere richiesti a rimborso):

- realizzazione della nuova fermata di Andria sud (non ancora in funzione)²³⁶;

²³⁴ CUP H91C08000070008. Non si tratta di un progetto retrospettivo.

²³⁵ Decisione C(2015) 8922 del 4/12/2015.

²³⁶ I lavori nella stazione di Andria Sud sono praticamente terminati, e la stazione è ormai prossima alla sua entrata in funzione. Tuttavia, il passaggio a livello all'ingresso della stazione verso Bari non è stato ancora chiuso per il mancato completamento dei lavori da parte del Comune di Andria. Si ricorda che la stazione di Andria sud è compresa nella tratta tra il km 50 e il km 52, a lungo interrotta al pubblico servizio

- potenziamento e adeguamento della tratta Bari Centrale-Fesca;
- ammodernamento della stazione di Bitonto (opere infrastrutturali ferroviarie).

Per la fase II, il completamento del Grande progetto in questione consta di 16 lotti funzionali, da concludersi entro il 31 dicembre 2022. Essi sono sinteticamente riassumibili nelle seguenti quattro opere principali di natura puramente ferroviaria:

1. raddoppio e ammodernamento della tratta Corato - Andria per 11,6 km;
2. interrimento della ferrovia in abitato di Andria per 2,9 km, di cui una zona di circa 460 metri in galleria, con tre nuove fermate;
3. interconnessione con la linea gestita da RFI nel comune di Barletta;
4. 15 interventi complementari, finalizzati al potenziamento e alla riorganizzazione della viabilità o dell'intermodalità multimodale in corrispondenza di pressoché tutte le stazioni dislocate lungo la linea ferroviaria Bari – Barletta (parcheggi di scambio a servizio dell'utenza ferroviaria, parcheggi pertinenziali, soppressione di passaggi a livello nei comuni di Bitonto, Corato, Andria, Ruvo, Terlizzi).

In sede istruttoria, l'Autorità di gestione ha fornito indicazioni di dettaglio relativamente alle quattro opere principali sopra elencate:

1) Con riferimento all'intervento “Raddoppio e ammodernamento della tratta Corato – Andria”, con importo complessivo di 32.887.327,00 euro, in data 19/4/2017 è stato sottoscritto il contratto di appalto per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori. Il progetto esecutivo è stato poi approvato nel mese di aprile 2018.

I lavori, avviati ad aprile 2018 per i Comuni di Trani e Andria, e a maggio 2018 per il Comune di Corato, sono ancora in corso. La durata contrattuale dei lavori era prevista in 440 giorni a partire dalla data di consegna definitiva del cantiere, in assenza di esercizio ferroviario (come già detto, parte della tratta è peraltro attualmente sotto sequestro giudiziario). Secondo le dichiarazioni dell'Autorità di gestione, la risoluzione di specifiche questioni di interferenze con l'ENEL e l'Ente Gestore Acquedotto Pugliese in corrispondenza di tombini idraulici ha determinato l'allungamento dei tempi di realizzazione.

L'Autorità di gestione ha comunicato²³⁷ che alla data del 22/10/2019 è stato redatto il 6° stato di avanzamento, che attesta una percentuale di realizzazione fisica pari a circa il 90%.

L'ultimazione dei lavori e il relativo collaudo dell'opera erano programmati rispettivamente per la primavera 2020 e per fine 2020. Con le proroghe concesse per le problematiche connesse al ritrovamento in corso d'opera di sottoservizi non segnalati ed

a causa del sequestro da parte della Procura di Trani in relazione all'incidente ferroviario avvenuto il 12 luglio 2016.

²³⁷ Seconda integrazione istruttoria: prot. 165 del 9/3/2020.

alla sospensione totale dovuta all'emergenza Covid-19, ed alle successive riprese, l'ultimazione dei lavori ed il collaudo finale sono previsti entro dicembre 2021.

Per quanto riguarda i pagamenti effettuati, al 31/12/2019 è stato liquidato un importo di 24.665.495,25 (corrispondente al 75% del costo per questa parte di lavori).

Con riferimento al medesimo intervento di raddoppio e ammodernamento, inoltre, Ferrotramviaria S.p.A. ha aggiudicato in via definitiva i lavori riguardanti gli “Impianti di segnalamento e sicurezza, SCMT, telecomunicazioni, informazioni al pubblico, diffusione sonora, telesorveglianza, antintrusione e controllo accessi, rilevazione incendi e diagnostica” (con atto del 6/11/2018), per un importo complessivo di 6.210.000,00 euro.

In ordine allo stato di avanzamento di questa parte di lavori, l'Autorità di gestione ha comunicato²³⁸ che è stata approvata nel mese di dicembre 2019 la progettazione esecutiva e sono terminate le opere propedeutiche, che i lavori sono stati avviati nelle tratte di competenza, e che essi risultano in corso, con una percentuale di realizzazione intorno al 50%. Per i tempi di realizzazione del progetto sono stimati 365 giorni, pertanto **la fine dei lavori e il collaudo dell'opera erano previsti rispettivamente per dicembre 2020 e per aprile 2021. Tuttavia, le medesime problematiche già segnalate (ritrovamento in corso d'opera di sottoservizi non segnalati e sospensione legata all'emergenza Covid-19) hanno spostato in avanti l'ultimazione dei lavori, ormai prevista per dicembre 2021.**

In termini di pagamenti, alla data del 31/12/2019, risultava liquidato un importo di 1.535.415,34 euro (pari al 25% del costo di questa parte di lavori).

Al momento Ferrotramviaria è in attesa del rilascio del “Nulla Osta Tecnico allo sviluppo del progetto” e dell’“Autorizzazione di Messa in Servizio (AMIS)” dei sottosistemi da parte dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

2) Per quanto riguarda il progetto definitivo dell'intervento di “Interramento della linea e della stazione nel centro urbano di Andria e costruzione della nuova fermata Andria Nord”, a maggio 2018 è stato pubblicato il bando relativo all'appalto per la redazione del progetto esecutivo e l'esecuzione dei lavori. Il progetto definitivo dell'intervento (costo complessivo 91,096 milioni) è stato trasmesso alla Regione Puglia nel febbraio 2019 per l'istruttoria e il procedimento di competenza. Il progetto è stato oggetto di nuova revisione da parte di Ferrotramviaria, rispetto alla precedente revisione del maggio 2017, alla luce degli aggiornamenti legislativi sopravvenuti in materia di appalti pubblici, nonché a seguito della emanazione del D.M. Infrastrutture e Trasporti 5/8/2016 (emesso in attuazione dell'art. 1, co. 6, del d. lgs. n. 112/2015) e del

conseguente passaggio delle ferrovie regionali interconnesse sotto il regime delle direttive e disposizioni dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. Il suddetto progetto è stato oggetto di verifica preventiva da parte di un Organismo di ispezione indipendente, che ha provveduto alla emissione del Rapporto di controllo conclusivo in data 25/1/2019.

Riguardo alla gara avviata a maggio 2018, l'Autorità di gestione ha comunicato²³⁹ che la procedura, di tipo ristretto, è ad oggi in fase di aggiudicazione definitiva, dopo espletamento fino a dicembre 2018 della fase di prequalifica delle imprese e invito alle ditte qualificate affinché presentassero le offerte entro la scadenza dell'8/7/2019. Nel mese di novembre 2019 è avvenuta l'aggiudicazione provvisoria ad un consorzio bolognese, che ha proposto, su una base d'asta di 80 milioni e 625 mila euro, un ribasso del 25,2%. Il tempo previsto per la realizzazione del progetto è stimato in 574 giorni, invece degli 850 previsti dal bando, mentre per l'ultimazione lavori e per il collaudo sono previste rispettivamente le date di dicembre 2022 e di aprile 2023. **Al momento non si registrano avanzamenti dei lavori.**

3) Con riferimento all'interconnessione con la linea RFI nel Comune di Barletta, si tratta di interventi che riguardano il ripristino dell'interoperabilità con RFI, il raddoppio della linea verso Andria fino al km 65+490 e dunque lungo tutta la tratta urbana di Barletta e il potenziamento delle stazioni di Barletta Centrale e Barletta Scalo. Risultano in corso le procedure di gara previste per l'affidamento dell'appalto integrato. **L'avanzamento lavori è pari a zero.**

Il progetto definitivo dell'intervento di “Realizzazione del secondo fronte di stazione della Stazione di Barletta, lato via Vittorio Veneto”, per un importo complessivo di 3.973.000,00 euro nella versione revisionata a maggio 2018, è stato trasmesso alla Regione Puglia nel mese di gennaio 2019, dopo verifica preventiva da parte dell'Organismo di valutazione indipendente, che ha provveduto alla emissione del rapporto di controllo conclusivo in data 16/11/2018. Il progetto definitivo è stato validato dal RUP in data 19/11/2018, e approvato il 19/1/2019. Nel frattempo, sono state avviate le procedure per l'acquisizione delle aree di proprietà RFI ricadenti nella stazione di Barletta, e comprese nel progetto di sistemazione del fronte di stazione (con un nuovo fabbricato, la sistemazione della viabilità con possibilità di interscambio treno-bus e il miglioramento dei collegamenti pedonali).

L'Autorità di gestione ha comunicato che alla data del 31/12/2019 risulta in fase di avvio la procedura di gara prevista per l'affidamento dell'appalto integrato, mentre si

²³⁹ Seconda integrazione istruttoria: prot.165 del 09/03/2020.

prevede la fine dei lavori entro la fine dell'anno 2021. **L'avanzamento dei lavori è pari a zero.**

4) Tra gli ulteriori “interventi complementari” (di minore impatto finanziario) a corredo delle opere infrastrutturali ferroviarie, **si segnalano in fase avanzata le procedure di affidamento dell'appalto** riguardante gli interventi di realizzazione del “Parcheggio di scambio Stazione Fesca San Girolamo” nel comune di Bari, per un importo complessivo di 2.372.000,00 euro.

4.2.6 POR Sicilia

Per quanto attiene al POR Sicilia FESR 2007-2013, risultano 2 Grandi progetti fasizzati e trasposti sulla programmazione 2014-2020.

Si tratta in entrambi i casi di interventi inseriti in APQ in vigore, che già disponevano di una propria copertura finanziaria a valere su risorse nazionali e regionali (progetti retrospettivi). Come riferito dall'Autorità di gestione, anche dopo l'ammissione al finanziamento europeo l'attuazione degli stessi è proseguita mediante l'impiego delle provviste finanziarie ad essi già riferibili, e soltanto in sede di rendicontazione alla Commissione sono state quantificate le risorse a carico del POR. Analoga modalità attuativa e contabile è stata estesa alle risorse nazionali utilizzate per il completamento dei Grandi progetti traslati sulla nuova programmazione (a decorrere dal 1°/1/2016), e necessarie a garantirne la funzionalità. Anche con riferimento alla programmazione 2014-2020, pertanto, l'esatto ammontare delle risorse che sarà posto a carico del bilancio europeo verrà determinato all'atto della certificazione. È previsto che le risorse rese disponibili a valere sul POR vengano poi riprogrammate nell'ambito degli APQ di settore, consentendo l'attivazione di altri interventi sul territorio regionale.

Prospetto 1 – Dati finanziari dei GP POR Sicilia fasizzati aggiornati al 31/12/2019

(euro)

Titolo Grande Progetto		Finanziamento totale iniziale		Pagamenti al 31/12/2015		Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019			
		Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		
				Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanz.	
POR Puglia	Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana Nord Barese	57.600.000	122.400.000	16.560.017	Stato - FIR + alta fonte nazionale	17.917.289	17.917.289	17.917.289	11.032.738	23.444.568	72.761.347	72.761.347	19.548.664	19.548.664	13.100.455	Stato - FIR	13.100.455

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

4.2.6.1 POR Sicilia – Grande progetto “Itinerario Agrigento-Caltanissetta – A19 della S.S. 640 – 2° tratto dal km 44+400 al km 74+300”**Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue
		Importo (*)	Fonte di finanziamento										Importo	Fonte di finanziamento	
157.050.971	471.152.916	104.617.839	CIPE 3/2006; 122/2008; 156/2005, DL n. 69/2013; ANAS F&R IGRUE	121.934.945	121.934.945	n.d.	40.644.982	121.934.945	116.405.990	349.217.971	567.767.446	0	371.213.187	CIPE 3/2006; 122/2008; 156/2005, DL n. 69/2013; ANAS	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) L'importo di 104.617.839 euro, indicato come risorse nazionali nella colonna dei pagamenti al 31/12/2015, comprende sia la quota di cofinanziamento nazionale a carico del Fondo di rotazione (40.644.982 euro), che la parte di risorse provenienti da altre fonti (63.972.857 euro).

L'intervento²⁴⁰ ha ad oggetto l'ammodernamento del secondo tratto della S.S. 640 di Porto Empedocle, tra il km 44+400 e lo svincolo con la A19, nonché il raddoppio della piattaforma della S.S. 640 da 2 a 4 corsie, per un tracciato il cui sviluppo complessivo è di circa 28 km. Il soggetto beneficiario è Anas S.p.A..

L'infrastruttura in esame rappresenta il completamento dell'Itinerario Agrigento – Caltanissetta, che è già da tempo oggetto di interventi di ammodernamento. Il primo tratto, dal Km 9+800 al Km 44+400, infatti, era già stato approvato dalla Commissione europea come Grande progetto nel 2012²⁴¹, ed era stato completato con la definitiva apertura al traffico il 28 marzo 2017.

L'itinerario della S.S. 640 di Porto Empedocle, lungo complessivamente circa 72 km, rappresenta non soltanto il collegamento diretto tra i capoluoghi di provincia Agrigento e Caltanissetta, ma anche una dorsale strategica della viabilità regionale, in quanto, dal punto di vista funzionale, si caratterizza sia come asse stradale di penetrazione a servizio delle aree interne (oggi difficilmente accessibili), sia come itinerario preferenziale di collegamento tra la Sicilia sud-occidentale e l'anello viario principale dell'isola costituito dai collegamenti autostradali fra i tre principali centri metropolitani: A19 Palermo - Catania, A 20 Messina - Palermo e A18 Messina - Catania.

L'intervento, che ricade nel territorio provinciale di Caltanissetta e, solo per l'ultimo tratto, in quello di Enna, è eseguito per una parte in variante rispetto al sedime esistente. Esso prevede 6 svincoli a livelli sfalsati²⁴², che collegano il territorio alla nuova

²⁴⁰ Codice CUP F91B09000070001. Si tratta di un progetto di natura retrospettiva.

²⁴¹ Decisione C (2012) 8127 del 14/11/2012.

²⁴² Serradifalco, Delia-Sommatino, Caltanissetta Sud, Caltanissetta Nord, S.S. 626 ed A19.

arteria stradale mediante un'estesa rete complementare, che consente la riconnessione alla viabilità esistente e l'accesso agli insediamenti di tipo residenziale e produttivo. Vi sono, inoltre numerose opere d'arte, quali 14 viadotti, 5 gallerie artificiali, 4 gallerie naturali e 9 cavalcavia.

Il Grande progetto ha natura retrospettiva: è infatti stato inserito nel POR a lavori già avviati.

Nelle previsioni iniziali, il costo complessivo dell'intervento era di oltre 990 milioni, e il finanziamento non contemplava risorse europee. Le risorse, in parte regionali e in parte statali, erano così composte:

- 482.514.948,00 euro: delibera CIPE n.3/2006 (ex FAS Regionale 2000-2006);
- 209.141.772,42 euro: legge Obiettivo, delibera CIPE n.37 del 26/06/2009 (ex FAS Nazionale);
- 113.343.279,58 euro: Fondi Anas S.p.A.;
- 90.000.000,00 euro: decreto-legge n.69/13 – Decreto interministeriale (MIT-MEF) n. 268/2013;
- 95.032.434,69 euro: economie da TS della AG-CL 1° tratto (ex delibera CIPE n.56/2005)²⁴³.

Nel 2015, lo stato di avanzamento finanziario (oltre 270 milioni)²⁴⁴ e la data prevista di funzionalità dell'opera (luglio 2016) sembravano costituire una premessa utile a giustificare la richiesta di inserimento tra i Grandi progetti del periodo 2007-2013. Con decisione della Commissione europea C(2015) 5819 del 13 agosto 2015 venne pertanto ammesso a cofinanziamento l'importo di 628.203.887,00 euro.

Al 31/3/2017, data definitiva di chiusura della programmazione 2007-2013, è stata certificata alla Commissione europea una spesa di 162,579 milioni (di cui oltre 121 milioni di risorse europee e oltre 40 milioni di risorse del Fondo di rotazione presso l'IGRUE). La quota di risorse FSC 2000-2006, come detto già appostate a copertura, venne pertanto ridotta di analogo importo, e resa libera per la riprogrammazione di nuove infrastrutture stradali prioritarie.

Nel 2018, la Commissione europea accettò la proposta di suddivisione in fasi del Grande progetto²⁴⁵, stabilendo che la fase I riguardasse le lavorazioni su circa 17,6 Km dei 28 Km previsti complessivamente dal progetto per l'asse principale, e che

²⁴³ Deliberazione Regione siciliana n. 345 del 10 dicembre 2014, Allegato A. V. l'Accordo di programma quadro (APQ), testo coordinato e integrato trasporto stradale e il I atto integrativo allo stesso Accordo, stipulati rispettivamente in data 28/12/2006 e 30/11/2007, nonché le successive riprogrammazioni tra il Ministero dello sviluppo economico, il Ministero delle infrastrutture, la Regione siciliana e l'Anas S.p.A.

²⁴⁴ Cfr. la lettera al Presidente della Regione siciliana in data 29 novembre 2014, allegato A alla deliberazione n. 345 del 10/12/2014.

²⁴⁵ Decisione adottata in data 28/11/2018 C(2018) 8144 con cui è stata modificata la decisione della Commissione europea C(2015)5819, adottata in data 13/8/2015.

la fase II includesse il completamento delle opere relative all'intero itinerario e, in particolare, il completamento dello scavo della canna direzione Nord della Galleria Caltanissetta. Per gli interventi inclusi nella fase I venne altresì approvato il contributo totale di 162,579 milioni a valere sul POR 2007-2013 (comprensivo di quota FESR e quota di cofinanziamento nazionale), corrispondente alla spesa effettuata fino al 31 dicembre 2015. **I lavori di fase I non rendicontati sono rimasti a carico di risorse nazionali:** l'ulteriore quota di spesa a carico delle altre fonti pubbliche ammonta a 63.972.857 euro, per un totale di pagamenti al 31 dicembre 2015 pari a 226.552.783 (corrispondenti al 73% del costo totale ammesso a cofinanziamento).

Nel 2018, in linea con la previsione di sostegno finanziario già adottata nel 2015, la Commissione europea ha approvato tacitamente la scheda del Grande progetto, fissando l'importo ammissibile per la fase II in 465.623.961,00 euro (di cui 349.217.971 a carico del bilancio europeo e 116.405.990 come quota di cofinanziamento nazionale a carico del Fondo di rotazione). I pagamenti effettuati fino al 31 dicembre 2019 ammontavano a 371.213.187 euro (l'ammontare rendicontabile UE verrà determinato soltanto in sede di richiesta di rimborso entro il tetto previsto dalla decisione come quota di cofinanziamento europea); prendendo in considerazione entrambe le fasi, i pagamenti totali sono pari a 597.765.970 euro.

Il beneficiario dell'intervento (ANAS S.p.A) ha comunicato che, al mese di febbraio 2020, il controvalore economico dell'avanzamento della commessa (fase I e fase II) era di circa l'83%, considerando anche le opere non aperte al traffico. Ad oggi, dei circa 28 Km di progetto, 16 Km sono completi e aperti al traffico, 3,5 Km sono completi, ma non in uso e 8,1 Km sono da completare. Tra le opere più importanti da completare si segnala la Galleria Caltanissetta, di cui sono state interamente realizzate le due canne, mentre mancano i collegamenti tra le stesse e le opere di finitura; inoltre, uno svincolo è completamente da realizzare e tre sono da completare²⁴⁶.

A partire dal mese di gennaio 2020 sono state avviate alcune lavorazioni per l'attivazione della viabilità provvisoria necessaria alla realizzazione del nuovo svincolo di Caltanissetta sull'Autostrada A19.

L'andamento dei lavori ha risentito di numerose criticità, in parte di natura tecnico-esecutiva (superate con una costosa perizia di variante approvata da Anas

²⁴⁶ Monithon.org/reports/1651.

nel 2017), in parte conseguenti a vicende di natura giudiziaria verificatesi nel corso della realizzazione²⁴⁷. I lavori sono rimasti a lungo bloccati.

Come riferito dall'Autorità di gestione nel corso dell'istruttoria, l'ultimazione dei lavori è stata compromessa dal progressivo rallentamento della produzione verificatosi nell'ultimo trimestre del 2018, a causa della **crisi dell'impresa capogruppo dell'ATI, che ha chiesto di essere ammessa al concordato fallimentare nel febbraio 2019²⁴⁸**. Nonostante la parziale ripresa delle attività, avvenuta nel marzo 2019, la produzione risultava ancora significativamente rallentata; conseguentemente il responsabile del procedimento, in data 12/7/2019, ha proposto alla stazione appaltante Anas la risoluzione del contratto per grave ritardo ex art. 136, co. 4, 5 e 6, d. lgs. n. 163/2006. Al contempo, è stato attivato un tavolo di crisi interministeriale MIT-MEF-MISE-Presidenza del Consiglio, volto a gestire il completamento dell'intervento, tenuto conto dell'avanzato stato di realizzazione, anche al fine di evitare le ricadute in termini occupazionali conseguenti alla risoluzione. In tale sede, il Contraente generale ha presentato un nuovo crono-programma che avrebbe dovuto consentire il completamento delle opere nel maggio del 2021.

Nel mese di febbraio 2020 ANAS S.p.A. ha però comunicato all'Autorità di gestione che l'obiettivo di maggio 2021 quale data di ultimazione dei lavori non appare conseguibile con il ritmo di lavoro sinora registrato; il completamento delle opere sarebbe ritenuto ipotizzabile soltanto entro il primo trimestre 2022. Secondo l'ANAS, qualora risultasse impossibile proseguire la realizzazione dei lavori con l'attuale titolare del contratto, sussisterebbero comunque i tempi tecnici per il riappalto dell'opera e per il suo completamento e messa in uso entro il 31/12/2023, e dunque ancora in linea con l'obiettivo temporale del POR FESR 2014-2020.

Tale conclusione è condivisa dall'Autorità di gestione, malgrado l'aleatorietà dei tempi insita in una nuova procedura di gara.

²⁴⁷ Tra queste, ad esempio: il sequestro di un'area ad opera dell'Autorità giudiziaria a seguito di un grave incidente sul lavoro; il sequestro per esperire verifiche disposte dall'Autorità giudiziaria sulle opere in cemento armato eseguite da una società componente dell'ATI esecutrice; la modifica soggettiva dell'ATI stessa per l'uscita dal raggruppamento della predetta società.

²⁴⁸ Più precisamente, l'Autorità di gestione ha comunicato che in data 6/2/2019 il Contraente Generale ha presentato domanda di ammissione al concordato in continuità innanzi al Tribunale fallimentare di Ravenna. In data 24/12/2019 è stata formulata la proposta di piano concordatario; la procedura di concordato, in corso nel 2020, ha garantito la continuità aziendale del Contraente Generale, ma non l'auspicata accelerazione dei lavori.

4.2.6.2 POR Sicilia – Grande progetto “Raddoppio Ferroviario Palermo-Carini: tratta urbana A”**Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Titolo Grande Progetto	Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019	
	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue
			Importo (*)	Fonte di finanz.									
POR Sicilia Raddoppio ferroviario Palermo-Carini, tratta urbana A	70.295.443	210.886.331	124.547.389	Contratto di Programma MIT-RFI FDR IGRUE	209.509.387	209.509.387	n.d.	69.836.463	209.509.387	1.816.269	39.462.580	41.278.849	0

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) L'importo di 124.547.389, indicato come risorse nazionali nella colonna dei pagamenti al 31/12/2015, comprende sia la quota di cofinanziamento nazionale a carico del Fondo di rotazione (69.836.463 euro), che la parte di risorse provenienti da altra fonte (54.710.926 euro).

Il Grande progetto²⁴⁹ è una sezione dell'intervento più generale finalizzato al completamento del collegamento a doppio binario elettrificato della città di Palermo con l'aeroporto civile internazionale “Falcone e Borsellino” di Punta Raisi (nell'ambito della linea ferroviaria TEN-T sull'asse Berlino-Roma-Palermo). Tale intervento generale, che si sviluppa per un'estensione di circa 30 Km compresi tra le stazioni di Palermo Centrale, Palermo Brancaccio e Carini, è diviso in tre tratte:

- tratta A, tra le stazioni Palermo Centrale e Palermo Notarbartolo;
- tratta B, tra le stazioni Notarbartolo e Ente Minerario Siciliano / La Malfa;
- tratta C, tra le stazioni La Malfa e Carini (quest'ultima a sua volta finanziata come Grande progetto nell'ambito del PON Reti, e posta a cavallo con la programmazione 2014-2020: cfr. la scheda 4.2.1.2).

Il Grande progetto in argomento riguarda la tratta A Palermo Centrale – Notarbartolo e comprende la costruzione di una seconda linea, l'elettrificazione e la costruzione di due nuove stazioni ferroviarie e di nuove fermate, nonché la realizzazione di miglioramenti tecnologici in materia di segnalazione e telecomunicazione volti ad aumentare la sicurezza²⁵⁰.

Il beneficiario è RFI S.p.A..

²⁴⁹ CUP: J11H9200000008. Il progetto ha natura retrospettiva.

²⁵⁰ Cfr. Commissione europea, decisione C(2013) 3467 *final* dell'11/6/2013.

Anche tale Grande progetto si configura quale retrospettivo, essendo stato inizialmente finanziato a valere sulle sole risorse nazionali, per un importo di 389,188 milioni, e solo successivamente posto a carico del bilancio europeo.

Come comunicato dall'Autorità di gestione, il principale atto autorizzativo di riferimento è il decreto del Presidente della Regione siciliana n. 34 del 24/7/2002, con cui sono state definite le caratteristiche infrastrutturali degli interventi²⁵¹.

I lavori della Tratta A sono stati consegnati il 22 febbraio 2008 al Contraente generale.

Dal momento che il periodo necessario per terminare e rendere operativo il progetto avrebbe oltrepassato le scadenze temporali fissate per il periodo 2007-2013, nel 2016 la Commissione europea ha approvato la richiesta di suddivisione in fasi del Grande progetto²⁵². La realizzazione delle opere incluse nella fase I del Grande progetto ha avuto un costo di 347,909 milioni. **La fine dei lavori di fase I, già prevista per giugno 2018, con risorse nazionali, è ancora incerta.**

Tuttavia, a giugno 2019 erano stati attivati i raddoppi della tratta Palermo Brancaccio-Bivio Oreto e della tratta Palermo Centrale-Orleans (quest'ultimo dal 28/12/2018). Nel dicembre 2015 era stato anche attivato l'Apparato Centrale Computerizzato di Palermo centrale. Sono inoltre aperte al servizio viaggiatori le fermate di Roccella, Maredolce, Guadagna, Vespri e Lolli (binario pari).

Nella fase II, sono previsti investimenti per un ammontare di 41.278.849 euro²⁵³. Tale fase include il completamento delle opere civili dello scavo della galleria "Giustizia

²⁵¹ L'intervento relativo alla Tratta A prevede il raddoppio del binario dalla Stazione di Palermo Centrale alla Stazione di Palermo Notarbartolo, per un'estesa di circa 6,5 Km, sulla linea Palermo - Piraineto - Trapani / Punta Raisi, ed il raddoppio del tratto "Palermo Brancaccio - Bivio Oreto" di circa 2 Km, che funge da bretella di collegamento della linea Palermo-Messina con la linea Palermo-Trapani. L'intervento di raddoppio della Tratta A, con tratti in variante e tratti in affiancamento alla linea esistente, comprende la ristrutturazione del piazzale della Stazioni di Palermo Centrale (con intervento di velocizzazione binari da 30 a 60 km/h), la ristrutturazione del piazzale della Stazione di Palermo Brancaccio (con realizzazione di un nuovo marciapiede e prolungamento del sottopasso esistente), l'interramento della Fermata Vespri (a doppio binario) e l'adeguamento della Stazione Orleans. È prevista una nuova stazione anche in corrispondenza della zona Policlinico. Nell'ambito della Tratta A è presente una galleria costituita dalla sequenza di due tratte: una prima tratta Vespri - Orleans a singola canna con sede a doppio binario, comprendente le fermate interrate Vespri ed Orleans, ed una successiva tratta Orleans - Notarbartolo (in cui sono comprese le fermate Lolli e Giustizia), su due canne separate in cui il binario pari ha sede nella galleria esistente adeguata e il binario dispari sarà realizzato all'interno di una nuova galleria in corso di realizzazione. Le due canne convergono all'interno di un'unica galleria artificiale poco prima dello sbocco nella stazione Notarbartolo. L'estensione della galleria Vespri - Notarbartolo è pari a circa 3,5 Km per il binario pari e 3,2 Km per il binario dispari.

²⁵² Cfr. Commissione europea, decisione C(2016) 4430 del 7/7/2016. In particolare, la fase I della tratta A, finanziata a valere sul POR FESR Sicilia 2007-2013, comprende le opere eseguite da Palermo Centrale a Bivio Oreto e da Palermo Brancaccio a Bivio Oreto già concluse al 31/12/2015; le opere civili da Bivio Oreto a Orleans, anch'esse concluse entro la suddetta data; le opere civili da Orleans a Notarbartolo già eseguite, comprese una quota parte di impianti (ad esclusione degli ultimi 60 metri di scavo della galleria Giustizia - Lolli e del completamento delle opere civili delle fermate Giustizia e Lolli). Nella fase I rientrano altresì le fermate di Roccella e Maredolce su entrambi i binari, Guadagna e Lolli sul solo binario pari esistente. Inoltre, si è proceduto alla trasformazione della fermata Vespri, originariamente in superficie e oggi in galleria su binario pari, e all'adeguamento delle stazioni di Palermo Centrale e Brancaccio.

²⁵³ Cfr. Commissione europea, decisione C(2016) 4430, cit., allegato I.

- Lolli" e le connesse lavorazioni di completamento degli impianti tecnologici e delle opere di sicurezza in galleria nell'intera Tratta Orleans - Notarbartolo. Vi sono anche incluse le lavorazioni di completamento agli impianti tecnologici sul nuovo binario (futuro dispari) della sub-tratta "Bivio Oreto - Orleans". Verranno realizzate, infine, le fermate Giustizia su entrambi i binari e Guadagna, Lolli, Orleans e Vespri sul binario dispari; sarà ampliata la stazione Notarbartolo.

Ai fini del completamento del raddoppio della Tratta A, l'opera che presenta le maggiori criticità è la galleria naturale "Giustizia-Lolli", oggetto di imprevisto geologico, per il cui completamento mancano da scavare circa 60 metri, in corrispondenza di vicolo Bernava, su un totale di 2.833 metri dell'intera galleria.

Nel mese di maggio 2019, in seguito al rifiuto del Contraente generale di firmare il 280° Atto di sottomissione relativo alla Variante "Demolizioni fabbricati vicolo Bernava", dovendosi dare urgente seguito alle disposizioni della Procura della Repubblica di Palermo in ordine alla messa in sicurezza delle aree, **il beneficiario RFI ha comunicato la risoluzione del contratto per grave inadempimento** e ha avviato le procedure negoziali per il riappalto delle attività di demolizione (da completare entro il primo semestre 2020).

La demolizione dei 5 edifici espropriati da RFI è stata di fatto completata nell'ottobre 2020. Le operazioni successive (scavi sottoterra, drenaggio della falda acquifera, costruzione del "tappo di fondo" della galleria e chiusura) comportano un costo di circa 18 milioni di euro.

Nel novembre 2020, RFI ha pubblicato la nuova gara d'appalto per la selezione degli operatori economici che subentreranno al precedente Contraente generale per completare la galleria e le strutture delle fermate Lolli e Giustizia.

Prima di bandire le gare si è reso necessario procedere all'adeguamento delle progettazioni esecutive alle nuove disposizioni in materia di interoperabilità dei sistemi ferroviari, tale attività essendo propedeutica ai nuovi affidamenti²⁵⁴.

Una gara distinta riguarda poi il completamento delle opere civili ed impiantistiche delle fermate di Lolli e Giustizia.

Per entrambe le gare è previsto l'affidamento entro il 2021.

In relazione alla tempistica, l'Autorità di gestione ha comunicato che l'ultimazione della galleria, con relativi attrezzaggi tecnologici, è prevista entro giugno 2022, mentre il completamento delle restanti opere è previsto entro dicembre 2022, e quindi comunque entro l'orizzonte temporale della programmazione 2014-2020.

²⁵⁴ Nota RFI 17/03/2020 trasmessa con nota della Regione siciliana prot. n. 4466 del 15/4/2020.

4.3.1.1 PON Reti – Ex Grande progetto “Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta - 1) Potenziamento del porto commerciale di Augusta: Consolidamento banchine; 2) Potenziamento del porto commerciale di Augusta - Realizzazione banchina containers: proge

4.3 I Grandi progetti della programmazione 2007-2013 “ritirati” dopo la fasizzazione. Schede con i dati finanziari e di avanzamento

Obiettivo Convergenza (PON)

Nell’ambito dei PON dell’Obiettivo convergenza due Grandi progetti sono stati ritirati, entrambi afferenti al PON Reti e mobilità.

4.3.1 PON Reti e mobilità

Prospetto 1 - Dati finanziari dei Grandi progetti fasizzati sulla programmazione 2014-2020 e poi ritirati

(euro)

Titolo Grande Progetto		Importo ammesso a cofinanziamento dopo PAC		Pagamenti al 31/12/2015		Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione (*)	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019					
		Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali				Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue
				Importo	Fonte di finanz.												Importo	Fonte di finanz.	
PON Reti e mobilità	Potenziamento del Porto commerciale di Augusta: 1) e 2)	16758000	50274000	2675867	Stato - FdR	8027601	8027601	n.d.	2.835.312	8.505.936	9.240.969	27.722.907	9.240.969	27.722.907	0	Stato - FdR	0		
	Potenziamento Tecnologico del Nodo di Napoli	16905175	50712525	4843504	Stato - FdR	14530513	14530513	n.d.	4.844.451	14.533.352	12.059.724	36.179.172	12.059.724	36.179.172	10.688.957	Stato - FdR	32.066.872		
Totale PON Reti e mobilità		33663175	100986525	7519371		22558114	22558114		7.679.763	23.039.288	21.300.693	63.902.079	21.300.693	63.902.079	10.688.957	0	32.066.872		

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) L’Autorità di gestione ha ricevuto unicamente la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea, pertanto gli importi definitivi non sono ancora disponibili.

4.3.1.1 PON Reti – Ex Grande progetto “Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta - 1) Potenziamento del porto commerciale di Augusta: Consolidamento banchine; 2) Potenziamento del porto commerciale di Augusta - Realizzazione banchina containers: progetto unificato già 1° e 2° stralcio”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento dopo PAC (**)		Pagamenti al 31/12/2015		Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione (*)	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019				
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali				Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.											Importo	Fonte di finanz.	
16.758.000	50.274.000	2.675.867	Stato - FdR	8.027.601	8.027.601	n.d.	2.835.312	8.505.936	9.240.969	27.722.907	9.240.969	27.722.907	0	Stato - FdR	0	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l’Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

(**) Si ricorda che nel 2013 10 Grandi progetti all’interno del PON Reti erano stati oggetto di una richiesta di modifica del tasso di cofinanziamento, passato dal 50 al 75% con decisione C(2013) 6852 del 21 ottobre 2013. La decisione C(2013) 9785 final del 19/12/2013 ha poi allineato l’importo del contributo FESR al nuovo tasso di cofinanziamento, innalzando il contributo FESR da 35.761.572 euro a 50.274.000 euro. In sede di fasizzazione, il progetto è stato ridimensionato e oggi consta pertanto di due soli interventi. Per le ragioni che saranno meglio chiarite nel testo, non si registrano pagamenti successivi alla fasizzazione prima del 31/12/2019. Al 31/12/2020 risultano invece effettuati pagamenti rendicontabili all’UE per 9.628.395,15 euro.

4.3.1.1 PON Reti – Ex Grande progetto “Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta - 1) Potenziamento del porto commerciale di Augusta: Consolidamento banchine; 2) Potenziamento del porto commerciale di Augusta - Realizzazione banchina containers: proge

Il Grande progetto “Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta”²⁵⁵ riguardava un insieme di interventi nella zona nord del porto di Augusta, finalizzati al potenziamento della competitività del porto commerciale che, nella programmazione strategica regionale, è destinato a costituire il baricentro del commercio marittimo per lo svolgimento di traffico container intermodale nel sud-est della Sicilia.

In origine il Grande progetto includeva i seguenti interventi:

- 1) Acquisizione aree ed ampliamento di nuovi piazzali di stoccaggio nel porto Commerciale di Augusta;
- 2) Adeguamento di un tratto di banchina del porto commerciale per l'attracco di mega-navi container e relativo attrezzaggio con gru a portale;
- 3) Realizzazione banchine container - 1° stralcio funzionale;
- 4) Realizzazione banchine container - 2° stralcio funzionale.

I due stralci funzionali relativi agli interventi 3 e 4 sono confluiti fin dal 2013 in un unico progetto “Realizzazione di un nuovo terminal containers Progetto unificato già 1° e 2° stralcio”, a seguito dell'approvazione, da parte del soggetto beneficiario (l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale), degli atti di gara per l'affidamento dell'appalto integrato²⁵⁶.

La scheda del Grande progetto, come approvata dalla Commissione europea con decisione C(2013) 1826 in data 27/3/2013, prevedeva pertanto la realizzazione di 3 lotti distinti, per un importo complessivo di 145,33 milioni di euro, dei quali 67,03 milioni di euro a valere sul PON 2007-2013 (risorse FESR + cofinanziamento del Fondo di rotazione).

A fine periodo 2007-2013, il progetto però risultava realizzato solo in piccola parte (la certificazione ammontava a 8,5 milioni circa, in termini di risorse europee), per difetto di progetti esecutivi e cantierabili, ed è stato pertanto fasizzato e parzialmente definanziato.

La decisione di separazione in fasi è del 2017 ed è motivata con i "ritardi nelle procedure di assegnazione dei lavori"²⁵⁷. L'importo ammesso a cofinanziamento per la prima fase, relativa al consolidamento delle banchine, è stato fissato in 11,34 milioni (di cui, appunto, 8,5 milioni di fondi europei). Per completare i lavori successivamente al 2015 si sono resi necessari ulteriori 15 milioni, di “altra fonte pubblica”.

Durante la procedura di *phasing*, l'Autorità di gestione, in accordo con il beneficiario e con la Commissione europea, ha operato una ripermetroazione dell'oggetto fisico del Grande progetto, limitandolo ai soli interventi “Adeguamento di

²⁵⁵ CUP I51G04000000001 e I54J08000010009. Il progetto non ha natura retrospettiva.

²⁵⁶ Delibera presidenziale n. 65/13 del 21/10/2013.

²⁵⁷ Cfr. la decisione C(2017) 2221 final del 30/3/2017.

4.3.1.1 PON Reti – Ex Grande progetto “Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta - 1) Potenziamento del porto commerciale di Augusta: Consolidamento banchine; 2) Potenziamento del porto commerciale di Augusta - Realizzazione banchina containers: proge

un tratto di banchina del Porto commerciale per l’attracco di mega-navi container e relativo attrezzaggio con gru a portale” (per un costo di 14,89 milioni di euro) e “Realizzazione di un nuovo terminal containers Progetto unificato già 1° e 2° stralcio” (costo pari a 50,78 milioni di euro), che sono stati spostati, come progetti autonomi, sotto la competenza del PON “Infrastrutture e Reti 2014-2020” (costo totale 65,67 milioni).

L’intervento relativo all’“Ampliamento dei piazzali” è stato invece escluso dal finanziamento europeo, e finanziato con fondi propri dall’Autorità di sistema portuale del mare orientale di Sicilia (AdSP), in linea con le indicazioni programmatiche del Piano strategico nazionale dei porti e della logistica²⁵⁸. Il bando di gara per la realizzazione dei piazzali è stato pubblicato nel febbraio 2015, a cura dell’Autorità di sistema portuale di Augusta (soggetto beneficiario), per un importo complessivo dell’appalto di 23.058.739,54 euro. La durata dei lavori era prevista in 500 giorni dal verbale di consegna. Il bando risulta revocato nel 2020 in autotutela dalla medesima Autorità, in considerazione dell’esistenza nell’area interessata di “aree umide” e di un “corridoio ecologico” che, in forza di provvedimenti sopravvenuti, sono state individuate come habitat prioritario, da vincolare e proteggere sotto il profilo ambientale.

Per quanto riguarda i due interventi confermati al finanziamento europeo, dal momento che il costo ammissibile complessivo non supera la soglia di 75 milioni, essi proseguono all’interno del PON 2014-2020 come separati progetti ordinari. Il contributo europeo a valere sul PON è di 36,96 milioni (8,39 milioni per la nuova banchina e 28,57 milioni per il terminal containers).

Da notare che concorrono alla realizzazione dei due interventi traslati sulla nuova programmazione anche altri contributi pubblici, per circa 28,7 milioni, di cui 3,7 milioni del FSC (questi ultimi destinati alla realizzazione del nuovo terminal containers).

Alla data del 30/6/2019, le risultanze circa lo stato di avanzamento fisico, presenti nel sistema informativo SIPONiER del Programma e validate da RGS-IGRUE erano le seguenti:

- Potenziamento del Porto commerciale di Augusta – Adeguamento di un tratto di banchina del Porto commerciale per l’attracco di mega-navi container e relativo attrezzaggio con gru a portale, a fronte di un valore programmato dell’indicatore fisico di monitoraggio “Lunghezza degli accosti aggiuntivi e riqualficati” pari a 150 metri, si registra un avanzamento fisico pari a 0, in quanto, seppur conclusa la struttura di banchina, non sono ancora completi gli arredi e le gru a causa di un **intervento contenzioso con l’appaltatore**;

²⁵⁸ Integrazione istruttoria del 25/6/2020.

4.3.1.1 PON Reti – Ex Grande progetto “Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta - 1) Potenziamento del porto commerciale di Augusta: Consolidamento banchine; 2) Potenziamento del porto commerciale di Augusta - Realizzazione banchina containers: proge

- Potenziamento del Porto commerciale di Augusta – Realizzazione di un nuovo terminal containers Progetto unificato già 1° e 2° stralcio, a fronte di un valore programmato degli indicatori fisici di monitoraggio Lunghezza degli accosti aggiuntivi pari a 410 metri e Superficie oggetto di intervento pari a 116.000 metri quadrati, si registra un avanzamento fisico pari a 0, in quanto i lavori appaltati hanno visto **l'impresa aggiudicataria commissariata per problemi finanziari**.

Più in dettaglio, come comunicato dall'Autorità di gestione²⁵⁹ in ordine al primo intervento, le opere civili di adeguamento strutturale della banchina a giorno **sono state effettivamente ultimate entro la data prevista del 31 dicembre 2019**. Inoltre, si è conclusa la procedura di risoluzione contrattuale per inadempimento, con segnalazione al casellario ANAC del Consorzio appaltatore. Sul punto è in atto una vertenza giudiziaria. L'Autorità di gestione ha comunicato, altresì, che, a seguito dell'accertamento tecnico preventivo dal quale è emerso che le gru non ultimate sono risultate irrimediabilmente danneggiate, la Stazione appaltante ha attivato, in danno dell'impresa, la procedura di smontaggio e messa a deposito delle stesse presso le aree del Porto Commerciale di Augusta. **L'intervento, dunque, non è in funzione e non può essere collaudato.**

In ordine al secondo intervento (realizzazione del nuovo terminal containers Progetto unificato già 1° e 2° stralcio), l'Autorità di gestione ha invece comunicato che, con delibera Presidenziale n. 80/19, **la Stazione appaltante ha disposto la risoluzione per grave inadempimento** del contratto di appalto inizialmente sottoscritto con l'impresa aggiudicataria, in concordato preventivo, ai sensi dell'art. 136 del decreto legislativo n. 106/2006.

In data 4 settembre 2019, è stato sottoscritto il contratto di appalto per la realizzazione dei lavori infrastrutturali con la seconda classificata, ai sensi dell'art. 140 del decreto legislativo n. 163/06. La durata complessiva del contratto è di circa 827 giorni consecutivi. Alla data del 31/12/2019 sono state consegnate le aree al nuovo appaltatore e risultano in corso le attività propedeutiche per l'avvio dei monitoraggi integrativi ante-operam (prescrizioni ambientali). L'inizio dei lavori era previsto entro il mese di aprile 2020, previa acquisizione dell'autorizzazione del Genio civile di Siracusa sulle opere strutturali. **Al 31.12.2020 risultano conclusi i monitoraggi e sono stati avviati i lavori. La fine è prevista per luglio 2022.**

²⁵⁹ Seconda integrazione istruttoria: nota prot. 3485 del 27/2/2020.

4.3.1.2 PON Reti – Ex Grande progetto “Potenziamento Tecnologico del Nodo di Napoli”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento dopo PAC (**)		Pagamenti al 31/12/2015				Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione (*)	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	
		Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanz.		
16.905.175	50.712.525	4.843.504	Stato - FoR	14.530.513	14.530.513	n.d.	4.844.451	14.533.352	12.059.724	36.179.172	12.059.724	36.179.172	10.688.997,23	Stato - FoR	32.066.872	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) A marzo 2021, l'Autorità di gestione ha comunicato di aver ricevuto la proposta di pre-chiusura dalla Commissione europea. Gli importi definitivi non sono tuttavia ancora disponibili.

(**) La decisione C(2013) 3400 del 4 giugno 2013 aveva originariamente determinato in 36,073 milioni il contributo finanziario del FESR al progetto. Con decisione C(2013) 9785 del 19 dicembre 2013 il contributo è stato rimodulato in 50,712 milioni per tenere conto della possibilità di finanziare con la quota europea fino al 75% del costo ammissibile.

Il Grande progetto “Potenziamento Tecnologico del Nodo di Napoli”²⁶⁰ ha l'obiettivo di potenziare i sistemi di gestione e controllo della circolazione di uno dei principali crocevia del sistema ferroviario nazionale, al fine di garantire livelli più elevati di sicurezza e regolarità del traffico. Il progetto si iscrive nell'obiettivo della creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T. Gli interventi previsti riguardano l'estensione del Sistema di comando e controllo (SCC) del Nodo di Napoli e quella del Controllo del Traffico Centralizzato (CTC) di Salerno Irno sulla linea Sarno/Nocera Inferiore - Codola Mercato San Severino. Attraverso tali interventi verrà conseguita l'omogeneità tecnologica e gestionale delle seguenti tratte: Napoli - Aversa - Villa Literno (33 km); Canello - Sarno (30 km); San Marcellino – Gricignano – Maddaloni Marcanise (18 km); Napoli S. Giovanni Barra - Nocera Inferiore – Salerno via Cava dei Tirreni (54 km) e Sarno/Nocera Inferiore - Codola - Mercato San Severino (21 km).

Il beneficiario è RFI S.p.A..

L'intervento si configurava come Grande progetto nell'ambito del PON Reti e Mobilità 2007-2013²⁶¹; **si configura oggi quale progetto ordinario nell'ambito del Programma Infrastrutture e Reti 2014-2020, in quanto il costo complessivo dell'investimento è inferiore a 75 milioni**²⁶². Al progetto sono stati attribuiti 19,4 milioni a valere sulla programmazione 2007-2013 (di cui 14,5 milioni di risorse europee)²⁶³.

²⁶⁰ CUP: J67110000020001. Il Grande progetto non è retrospettivo.

²⁶¹ Il Grande progetto è stato approvato dalla Commissione nel 2013 con la decisione C(2013) 3400 citata in calce al prospetto finanziario 1, e successivamente modificata per quanto riguarda la determinazione della quota di co-finanziamento europeo.

²⁶² Art.61 del Regolamento (UE) 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013.

²⁶³ Cfr. Commissione europea, decisione C(2017) 487 final del 30.01.2017, che ha modificato la precedente decisione C(2013) 3400 del 4 giugno 2013.

Nell'ambito della programmazione 2014-2020, il valore complessivo dell'intervento è di 57,7 milioni, di cui:

- 48,2 milioni a valere sul PON Infrastrutture e Reti 2014-2020;
- 9,5 milioni da altre fonti nazionali.

L'Autorità di gestione ha comunicato²⁶⁴ che i lavori, iniziati nel novembre 2014, sono in avanzato stato di realizzazione. In particolare:

- il 13/12/2015 è stato attivato l'SCC della tratta S. Marcellino - Gricignano - Maddaloni/Marcianise (di 18 km); tale intervento, essendo stata attivato nel 2015, non contribuisce al *target* del programma 2014-20;
- il 25/9/2016 è stato attivato il tratto Villa Literno - Aversa;
- il 18/12/2016 è stato attivato il tratto Cannello Bivio Nola/Nola Interporto Nola;
- il 17/12/2017 è stata completata l'attivazione della tratta Cannello Sarno;
- il 25/11/2018 è stato attivato l'SCC Aversa - Napoli Centrale.

Inoltre, è in corso la progettazione per la realizzazione dell'inserimento nel Sistema di Comando e controllo (SCC) della tratta Napoli San Giovanni Barra - Salerno (via Cava dei Tirreni) e l'inserimento in CTC di Sarno/Nocera Inferiore - Codola - Mercato S. Severino. **L'attivazione di tali ultimi interventi è prevista per fasi entro dicembre 2022 e l'ultimazione dei lavori per marzo 2023, mentre la conclusione del collaudo tecnico-amministrativo è prevista per marzo 2024.**

A dicembre 2019 su un *target* di 138 km risultano pertanto inserite in SCC linee per 63 km (di cui 33 sulla tratta Villa Literno – Aversa – Napoli e 30 sulle tratte Cannello – Bivio Nola - Nola Interporto/Sarno).

I pagamenti rendicontabili UE al 31 dicembre 2019 ammontano a 45,5 milioni circa, per una percentuale di spesa pari al 78% del costo dell'opera. L'Autorità di gestione ha dichiarato che non si registrano criticità rispetto all'avanzamento dell'intervento.

²⁶⁴ Così la seconda integrazione istruttoria, pervenuta con nota prot.3485 del 27/2/2020.

Obiettivo Convergenza (POR)**4.3.2 POR Campania****4.3.2.1 POR Campania – Ex Grande progetto “Risanamento ambientale dei corpi idrici superficiali delle aree interne”****Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015				Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019 (*)		Pagamenti al 31/12/2019 (*)		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	
		Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanz.		
25.000.000	75.000.000	16.799	Cofinanz. Naz. al POR FESR 2007-2013	50.396	0	0	22.500	67.500	0	0	5.839.728	17.604.269	1.053.044	Cofinanz.naz al POR FESR 2014-2020	3.159.133	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Per la corretta lettura del prospetto va chiarito che il progetto in questione, praticamente neppure avviato a fine periodo, è stato ritirato anche dalla programmazione 2007-2013 e che nel periodo 2014-2020 è stato suddiviso in tre progetti “ordinari”, inseriti singolarmente nel POR FESR Campania. Le cifre degli impegni e dei pagamenti al 31.12.2019 si riferiscono pertanto ai tre progetti complessivamente considerati, mentre la fasizzazione inizialmente decisa dalla Commissione non ha più rilievo.

Il Grande progetto “Risanamento ambientale dei corpi idrici superficiali delle aree interne”²⁶⁵ è finalizzato al miglioramento del servizio idrico integrato per usi civili (realizzazione e/o completamento di reti fognarie e relativi impianti di depurazione per la sanificazione dei corpi idrici superficiali confluenti nel fiume Volturno, riduzione delle perdite di rete di acquedotto) ed è suddiviso in tre distinti lotti, rispettivamente per la provincia di Avellino, la provincia di Benevento e la provincia di Caserta²⁶⁶.

Dal momento che i tempi complessivi di attuazione del progetto non sarebbero stati compatibili con la chiusura della programmazione 2007-2013, la realizzazione del Grande progetto è stata suddivisa in due fasi, per evitare il rischio di perdita dei finanziamenti europei della "non-operatività" dell'infrastruttura.

La fase I ha coperto gli oneri per studi di fattibilità e gli oneri di progettazione propedeutici al lancio del bando di gara per l'intero progetto. La fase II copre la

²⁶⁵ CUP I86D12000060006.

²⁶⁶ I principali indicatori di output del progetto sono i seguenti:

- costruzione di 4 nuovi impianti di depurazione intercomunale con la fase di trattamento secondario di tipo biologico con fanghi attivi che servono 15 comuni e circa 55.260 abitanti;
- costruzione di 6 impianti di depurazione comunale o sub-comunale con fase di trattamento secondario di tipo biologico con fanghi attivi;
- costruzione di 50 km di collettori fognari con diametri variabili tra 315 mm e 800 mm; tali fogne sono dimensionate per trasmettere solo le acque nere e i flussi di prima pioggia;
- ripristino di reti fognarie esistenti e di 5 impianti di trattamento delle acque reflue esistenti in termini di ciclo depurativo e aumento delle unità di trattamento. Gli interventi sulle fognature riguardano un'estensione di circa 60 km di reti fognarie esistenti, a servizio di insediamenti urbani di recente realizzazione, con la riorganizzazione delle reti esistenti e la ristrutturazione di circa 28 km di fognatura, finalizzata alla separazione delle acque meteoriche per la parte eccedente le portate di prima pioggia.

costruzione vera e propria delle infrastrutture, con la realizzazione di depuratori e il miglioramento dei sistemi fognari di 46 Comuni localizzati nelle province di Avellino, Benevento e Caserta.

Al 31 marzo 2017, è stato certificato un ammontare di 39.468,61 euro per spese generali, riferiti esclusivamente ai Lotti Avellino e Benevento, **inferiore rispetto all'importo relativo alla fase I** (90.000 euro complessivi), approvato dalla Commissione europea con decisione C(2016) 4054 *final* del 27 giugno 2016²⁶⁷.

Le criticità sono riconducibili principalmente allo svolgimento della gara ed al disomogeneo livello di definizione progettuale acquisito dalle Amministrazioni comunali.

Si segnala in proposito che il ruolo di beneficiario è ormai assunto dall'Ufficio Speciale regionale “Centrale Acquisti, Procedure di finanziamento di progetti relativi ad infrastrutture, Progettazione” per i Lotti Avellino e Benevento, mentre per il Lotto riguardante la Provincia di Caserta, i Comuni interessati sono stati individuati quali beneficiari dei 10 interventi di rispettiva competenza²⁶⁸.

Alla luce delle predette criticità, **l'Autorità di gestione ha provveduto a ritirare il Grande progetto dal POR Campania FESR 2007-2013**²⁶⁹, ed ha demandato alle Direzioni generali competenti l'adozione degli atti per l'ammissione a finanziamento, a valere sulle risorse del POR FESR 2014-2020 – Obiettivo tematico 6 – Prevenzione dei rischi naturali e antropici - Priorità di investimento 6b – Obiettivo specifico 6.3, degli interventi che vi erano originariamente previsti. **I tre interventi compresi nell'ex Grande progetto risultano, pertanto, ammessi a finanziamento come distinti progetti ordinari (Lotto Avellino, Lotto Benevento e Lotto Caserta) su risorse del POR Campania FESR 2014-2020 e sono pertanto destinati ad essere realizzati interamente nell'attuale ciclo di programmazione**²⁷⁰.

²⁶⁷ La decisione in questione ha modificato la precedente decisione C(2015) 6997, in data 12 ottobre 2015, di approvazione del contributo finanziario del FESR al Grande progetto.

²⁶⁸ V. la deliberazione G.R. n. 261 del 15/05/2017, che ha disposto, ai sensi dell'art. 4, co. 5 della legge regionale n. 38/2016, 2017 che la titolarità del Grande progetto "Risanamento ambientale dei corpi idrici superficiali delle aree interne" fosse trasferita dalla soppressa ARCADIS all'Ufficio Speciale regionale. La suddetta delibera ha anche demandato al predetto Ufficio speciale l'istruttoria delle richieste di attribuzione delle attività avanzate singolarmente o in associazione dai Comuni interessati dagli interventi. All'esito di tale istruttoria, con delibera n. 794 del 19/12/2017, la Giunta regionale ha convalidato la responsabilità dell'Ufficio speciale per i Lotti Avellino e Benevento, e ha individuato come beneficiari degli interventi del Lotto Caserta i 10 Comuni interessati, per la parte di rispettiva competenza.

Sulla base dell'assetto normativo degli Ambiti territoriali ottimali (ATO), istituiti nel 2015, le infrastrutture saranno di proprietà degli Enti locali che assicureranno la gestione coordinata degli interventi programmati e realizzati attraverso procedure di gara.

²⁶⁹ Nota prot. 0263592 del 23/04/2018: “Con la presente si comunica che, vista la delibera di Giunta regionale n.794 del 19/12/2017, la scrivente Autorità di gestione provvede al ritiro del Grande progetto in oggetto dal sistema SFC 2007 e che gli interventi che compongono il Grande progetto saranno attuati singolarmente sul POR Campania FESR 2014-2020”.

²⁷⁰ Seconda integrazione istruttoria, pervenuta con nota prot. 172207 del 25/3/2020.

- 1)** Per quanto riguarda l’attuazione successiva a tale decisione, **con riferimento al Lotto Avellino** (costo pubblico pari a 26.081.374,93 euro), in data 5/11/2018 è stato firmato il contratto, tra l’impresa aggiudicataria e la Regione Campania. È stato verificato e approvato il progetto esecutivo e sono state avviate le attività di consegna dei lavori in tutti i 21 comuni interessati dal progetto, con conseguente avvio delle lavorazioni; inoltre, si è provveduto a liquidare un primo stato avanzamento lavori. Da cronoprogramma, l’ultimazione dei lavori è prevista entro 550 giorni dalla consegna definitiva degli stessi. **Secondo le dichiarazioni dell’Autorità di gestione, non sono presenti criticità che comportino ritardi per la realizzazione dell’intervento entro i termini del periodo di programmazione in corso.**
- 2)** **Con riferimento al Lotto funzionale Benevento** (costo dell’opera pari a 31.998.741 euro) **si sono verificati notevoli ritardi** nella fase di aggiudicazione dei lavori, **a causa di contenziosi amministrativi e sospensive**, non solo nel periodo di programmazione 2007-2013 ma anche nel periodo 2014-2020. L’avvio dei lavori è stato possibile solo a fine 2019. **Appariva pertanto necessario un aggiornamento della tempistica di attuazione e una verifica della sua coerenza con il ciclo di programmazione 2014-2020.** In attuazione del “Piano per l’Emergenza socioeconomica della Regione Campania: programmazione risorse fondi strutturali”, adottato per fronteggiare l’emergenza da Covid-19, le risorse destinate a tale lotto sono state rifinanziate, per 26.998.741 euro, sul POC 2014-2020. Restano pertanto programmati a valere sul POR FESR 2014-2020 soltanto 5 milioni di euro.
- 3)** **Con riferimento, infine, al Lotto Caserta** (costo dell’opera 36.257.330 euro), **gli interventi ad oggi non fanno registrare alcun avanzamento dal punto di vista fisico in quanto tutti attualmente in fase di progettazione** (più in dettaglio, 2 interventi con progettazione esecutiva approvata; 7 interventi con progettazione definitiva approvata; 1 intervento con progettazione preliminare approvata).

4.3.2.2 POR Campania – Ex Grande progetto “Logistica e porti. Sistema integrato Porto di Napoli”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019 (*)		Pagamenti al 31/12/2019 (*)		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanz.	
38.550.000	115.600.000	0			0	0	1.496.993	4.490.980	36.968.248	110.904.743	38.360.508	109.851.519	3.836.051	Cofinanziamento Nazionale al POR FESR 2014-2020	10.985.152

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

(*) Per la corretta lettura del prospetto va chiarito che il progetto in questione, ritirato dalla programmazione 2007-2013, e spostato sul periodo successivo, è stato poi parzialmente deprogrammato dal POR FESR Campania 2014-2020, e gli interventi deprogrammati sono stati inseriti nel PON Infrastrutture e reti. Le spese sostenute saranno pertanto imputate in parte al POR Campania FESR 2014-2020, e in parte al PON Infrastrutture e reti 2014-2020. Conseguentemente, non è stato liquidato alcun importo sul POR Campania FESR 2007-2013, mentre le cifre degli impegni e pagamenti al 31.12.2019, riportate in tabella, si riferiscono alla sola parte rimasta entro il POR Campania. I dati finanziari ascrivibili al PON Infrastrutture sono invece indicati nel testo del paragrafo.

Il Grande progetto “Logistica e porti. Sistema integrato Porto di Napoli”²⁷¹, di cui è beneficiario l’Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, ha ad oggetto nove interventi, finalizzati alla sistemazione e messa in sicurezza strutturale ed ambientale di alcune infrastrutture già esistenti dell’area portuale di Napoli, al miglioramento della sicurezza operativa del porto, alla bonifica ambientale del fondale ed al riassetto del sistema dei collegamenti intermodali, volto a consentire tra l’altro l’aumento del traffico merci su ferrovia e la riduzione dell’inquinamento atmosferico.

L’Autorità di gestione ha comunicato i seguenti indicatori principali di output²⁷²:

²⁷¹ Non si tratta di un progetto retrospettivo.

²⁷² Seconda integrazione istruttoria: prot. 172207 del 25/3/2020.

Prospetto 2 – Principali indicatori di output

(euro)

N.	Interventi del Grande Progetto	Indicatori di realizzazione	Unità di Misura	Target
1	Realizzazione del completamento della rete fognaria portuale	Rete fognaria	km	16,5
2	Riassetto dei collegamenti stradali e ferroviari interni	Strade riadattate	mq	26.000
		Km di ferrovie ristrutturate	km	3
3	Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo	Area fondali "ripuliti"	mq	2.800.000
4	Rilevamento di relitti e reperti di archeologia navale presenti sui fondali del Porto di Napoli			
5	Allestimento di spazi in area portuale da adibire	Cantiere di restauro	mq	2.100
6	Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena della Marinella	Area messa in sicurezza	mq	4.900
7	Piano di efficientamento energetico del Porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative	Pannelli fotovoltaici	mq	10.000
		Energia elettrica prodotta	MW/ann ui	1.000
8	Prolungamento Diga Duca d'Aosta	Prolungamento diga	m	100
9	Escavo dei fondali dell'area orientale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati	Sedimenti dragati	mc	1.050.000

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Dal momento che i tempi di completamento dell'infrastruttura non sarebbero stati compatibili con la data di chiusura della programmazione 2007-2013, la realizzazione del Grande progetto è stata suddivisa in due fasi, per evitare la perdita dei finanziamenti europei conseguente alla mancata operatività di un progetto entro i termini di scadenza impartiti. Ciò sul presupposto della chiara identificabilità e indipendenza dal punto di vista fisico e finanziario delle due fasi, in quanto attinenti a categorie diverse di opere e lavori, con quadri economici distinti.

Gli interventi previsti sono stati ripartiti nelle due fasi di attuazione come segue:

Prospetto 3 – Descrizione tecnica delle attività di fase I e fase II

Intervento		Descrizione delle attività/lavorazioni	
N.	Descrizione	Fase 1	Fase 2
1	Realizzazione del completamento della rete fognaria portuale	Progettazione definitiva, indagini geognostiche ed ambientali, pubblicità di gara	Progettazione esecutiva e realizzazione lavori
2	Collegamenti stradali e ferroviari interni	Progettazione definitiva, indagini geognostiche ed ambientali, attività di verifica del progetto, pubblicità di gara	Progettazione esecutiva e realizzazione lavori
3	Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo	Verifica del progetto, pubblicità di gara esecuzione del servizio per una superficie di specchi acquei pari a 1.607 mq	Progettazione e esecuzione del servizio per una superficie di specchi acquei pari a 257 mq
4	Rilevamento di relitti e reperti di archeologia navale presenti sui fondali del porto di Napoli	Verifica del progetto, pubblicità di gara	Esecuzione del servizio
5	Allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro	Attività specialistiche e di supporto alla progettazione, indagini delle fondazioni e delle murature, verifica del progetto, pubblicità di gara	Progettazione e realizzazione lavori
6	Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena Marinella	Verifica del progetto preliminare, indagini geognostiche ed ambientali	Progettazione, aggiudicazione ed esecuzione dei lavori
7	Piano di efficientamento energetico del porto di Napoli con utilizzo di fonti alternative	Verifica del progetto preliminare	Progettazione, aggiudicazione ed esecuzione dei lavori
8	Prolungamento diga Duca d'Aosta	Rilievi batimetrici	Progettazione, aggiudicazione ed esecuzione dei lavori
9	Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di levante dei materiali dragati	Progettazione definitiva, caratterizzazione integrativa di analisi di laboratorio, pubblicità gara servizi, convenzione con ARPAC, indagini sulla permeabilità del banco di tufo	Progettazione esecutiva, aggiudicazione ed esecuzione dei lavori

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

La prima decisione sul Grande progetto (C(2014) 3873 del 13 giugno 2014) prevedeva un costo totale di 154,2 milioni (di cui 115,6 milioni di euro a carico del bilancio europeo). Accogliendo la richiesta di suddivisione in fasi, la Commissione ha successivamente determinato in 5.987.973,15 euro (di cui 4.490.980 di contributo finanziario del FESR) l'importo a valere sul POR FESR Campania 2007-2013 per la fase I e in 147.212.026,85 euro (di cui 110.904.743,09 euro di contributo finanziario del FESR) (decisione C(2016) 5025 del 28 luglio 2016). Con successiva decisione, tuttavia, la Regione Campania ha ritenuto più opportuno optare per la cancellazione della fase I del Grande progetto dalla programmazione 2007-2013; pertanto nessuna somma è stata chiesta a rimborso su tale ciclo.

Secondo quanto dichiarato dall'Autorità di gestione, nelle fasi di progettazione ed attuazione dei 9 interventi che compongono il Grande progetto

è emerso, con maggiore evidenza rispetto alla fase di programmazione dello stesso, che i suddetti interventi rispondevano ad obiettivi differenziati, rientranti in una cornice strategica più ampia rispetto a quella riferita alla sola Azione 7.2.1 del POR FESR Campania 2014-2020, in quanto solo alcuni interventi previsti nella cornice del Grande progetto puntavano, in coerenza con l'Obiettivo specifico 7.2, ad un ampliamento delle infrastrutture e dei servizi esistenti, mentre altri avevano piuttosto come obiettivo prioritario il recupero e la valorizzazione del patrimonio archeologico-culturale presente sui fondali del porto di Napoli, nonché l'efficientamento energetico del porto.

L'eterogeneità degli obiettivi perseguiti da ciascun intervento ha reso evidente che il Grande progetto non poteva configurarsi come un'operazione comprendente una serie di opere, attività o servizi intesa a realizzare un'azione indivisibile, ai sensi dell'art. 100 del Regolamento (UE) 1303/2013.

Alla luce di tale considerazione, l'Autorità di gestione ha avviato con la Commissione europea una verifica della coerenza dei singoli interventi del Grande progetto in parola con il POR FESR Campania 2014-2020²⁷³. Inoltre, nell'ambito della definizione della strategia per lo sviluppo dell'Area logistica integrata (ALI) Campana, la medesima Autorità di gestione ha avviato interlocuzioni con l'omologa Autorità del PON Infrastrutture e reti 2014-2020, che ha formalizzato la volontà di finanziare con risorse del suddetto PON gli interventi n. A2-Collegamenti stradali e ferroviari interni e n. A9-Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli.

Conseguentemente, il Comitato di sorveglianza del POR Campania FESR, nella seduta del 30 aprile 2019, ha ratificato quanto segue:

- il ritiro dal POR FESR Campania 2007-2013 della fase I del Grande progetto “Logistica e porti - Sistema integrato portuale di Napoli”, approvata con decisione C(2016) 5025 *final* 28/7/2016;
- il ritiro dal POR FESR Campania 2014-2020 del completamento (fase II) del Grande progetto “Logistica e porti - Sistema integrato portuale di Napoli”, tacitamente approvato dalla Commissione europea in data 31 ottobre 2018²⁷⁴;
- la scomposizione del Grande progetto in 9 interventi e l'imputazione dei singoli interventi alle fonti di finanziamento come specificate nel prospetto seguente:

²⁷³ Nota prot. n. 0240658 del 12/4/2019.

²⁷⁴ Il Grande progetto (CUP I67E12000290007) figura ancora come tale sul sito di Opencoesione. Ad evitare duplicazioni, i pagamenti effettuati nel 2018 vanno tuttavia più correttamente imputati al "nuovo" progetto, attivo sotto il PON Infrastrutture e reti (medesimo CUP).

Prospetto 4 – Imputazione dei singoli interventi alle fonti di finanziamento

(euro)

N. intervento	POR FESR Campania - Asse 7	Importo
3	Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo	5.000.000,00
6	Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena Marinella	12.000.000,00
8	Prolungamento Diga D'Aosta	20.000.000,00
	POR FESR Campania - Asse 4	Importo
7	Piano di efficientamento energetico del porto di Napoli con utilizzo delle fonti alternative	10.000.000,00
	POR FESR Campania - Asse 6	Importo
1	Realizzazione del completamento della rete fognaria portuale	22.000.000,00
4	Rilevamento dei relitti e reperti di archeologia navale presenti sul fondale del porto di Napoli	2.000.000,00
5	Allestimenti di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro	6.000.000,00
	PON INFRASTRUTTURE E RETI	Importo
2	Collegamenti stradali e ferroviari interni	31.600.000,00
9	Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati	45.600.000,00
TOTALE COMPLESSIVO		154.200.000,00

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Pertanto, i singoli interventi sono ormai imputati, come progetti ordinari, in parte al POR FESR Campania 2014-2020 Asse IV Energia sostenibile, Asse VI Tutela e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale e Asse VII Trasporti, in parte al PON Infrastrutture e reti 2014-2020, Asse II Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto. Il beneficiario è per entrambi l'ADSP del Mar Tirreno centrale.

L'Autorità di gestione del POR Campania ha provveduto a trasmettere l'aggiornamento alla data del 31/12/2019 dello stato di realizzazione fisica dei singoli interventi di propria competenza.

Prospetto 5 – Stato di attuazione al 31/12/2019

(euro)

Intervento previsto		Importo approvato	Stato avanzamento
1	Realizzazione del completamento della rete fognaria portuale	22.000.000,00	Procedura di affidamento lavori espletata (appalto integrato). Allo stato il progetto esecutivo ha acquisito parere favorevole con prescrizioni dal CTA del Provveditorato OO.PP. è in corso l'aggiornamento del medesimo alle citate prescrizioni. I lavori sono stati avviati a dicembre 2020 e la fine è prevista per dicembre 2021 con il collaudo dell'intervento per giugno 2022.
3	Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi presenti sui fondali interessati dall'escavo	5.000.000,00	Le attività sono state concluse
4	Rilevamento dei relitti e reperti di archeologia navale presenti sul fondale del porto di Napoli	2.000.000,00	Le attività sono state concluse
5	Allestimenti di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro	6.000.000,00	La consegna dei lavori è avvenuta a maggio 2019. I lavori sono stati ultimati a dicembre 2020, e il collaudo è previsto entro marzo 2021.
6	Messa in sicurezza dell'area portuale alla darsena Marinella	12.000.000,00	La stipula del contratto relativo alle attività di progettazione doveva concludersi entro il secondo trimestre 2020 per poi procedere con la gara per i lavori. Da cronoprogramma è previsto l'avvio dei lavori entro marzo 2021 e la fine dei lavori a giugno 2022 con il collaudo dell'intervento per dicembre 2022.
7	Piano di efficientamento energetico del porto di Napoli con utilizzo delle fonti alternative	10.000.000,00	La gara per l'affidamento del servizio di progettazione è stata avviata a marzo 2019 ed è tuttora in corso. La previsione era di concludere le attività di progettazione entro il terzo trimestre 2020 e di procedere con la gara per i lavori. Il crono-programma prevedeva poi l'avvio dei lavori entro aprile 2021 e la fine dei lavori a marzo 2022, con il collaudo dell'intervento per settembre 2022.
8	Prolungamento Diga d'Aosta	20.000.000,00	È stato redatto il progetto definitivo, che è stato trasmesso al CTA del Provveditorato alle OO.PP. per l'acquisizione del parere di competenza. La conclusione delle attività di progettazione è prevista entro il terzo trimestre 2020, per poi procedere con la gara per i lavori. Il cronoprogramma prevede l'avvio dei lavori entro ottobre 2021 e la fine dei lavori per marzo 2022 con la conclusione del collaudo dell'intervento per ottobre 2022.

Fonte: elaborazione dati Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Al fine di fronteggiare la recente crisi causata dall'epidemia da COVID-19 l'amministrazione regionale ha approvato il Piano economico-sociale (ex DGR n. 170/2020), al cui finanziamento concorrono in larga misura le risorse del POR Campania FESR 2014-2020. Allo scopo di garantire la copertura programmatica e finanziaria delle operazioni contemplate nel suddetto Piano (che ad oggi ammontano ad oltre 430 Milioni in quota FESR 2014-2020), gli interventi 6 -7 e 8 sono stati differiti totalmente sulla programmazione 2021/2027.

Per quanto riguarda i progetti (ordinari) a valere sul PON Infrastrutture e reti (interventi nn. A2 e A9), l'aggiornamento al 31 dicembre 2020 mostra quanto segue:

Prospetto 6 – Stato di attuazione degli interventi di competenza del PON Infrastrutture e reti al 31/12/2020

(euro)

Intervento previsto		Importo ammesso	Stato avanzamento
A2	Collegamenti stradali e ferroviari interni	31.600.000,00 (di cui 26.500.000,00 a carico del PON-IR)	Stipulato il contratto d'appalto. Approvata la progettazione esecutiva. Avvio dei lavori previsto a gennaio 2020 (poi spostato a gennaio 2021). Fine prevista dei lavori: settembre 2021 (spostata a settembre 2022). Al 31/12/2020 il progetto non ha fatto registrare alcun pagamento.
A9	Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati	45.600.000,00 (di cui 33.600.000,00 a carico del PON-IR)	I lavori sono stati consegnati con verbale in data 16/10/2017. Completamento previsto per luglio 2020. Fine effettiva attestata (sito Opencoessione) a ottobre 2020. Sono stati completati i lavori di dragaggio con il refluitamento dei sedimenti della cassa di colmata. Avanzamento finanziario pari al 73% del costo pubblico alla data del 31/12/2020.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati estratti dal sito del MIT e da Opencoessione.

4.3.2.3. POR Campania – Ex Grande progetto “Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Salerno”**Prospetto 1– Dati finanziari**

(euro)

Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue						
		Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanz.	
17.754.098	53.262.297	5.481.825	Colfinanz. naz al POR FESR 2007-2013	16.445.477	16.445.477	16.445.477	6.864.373	20.593.118	10.889.726	32.669.179	10.889.726	32.669.179	1.088.973	Colfinanz. naz al POR FESR 2014-2020	3.266.918

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione.

Il Grande progetto “Logistica e porti. Sistema integrato portuale di Salerno”²⁷⁵ è finalizzato a potenziare la fruibilità del Porto di Salerno attraverso il consolidamento statico e l'adeguamento funzionale di una parte del Molo di Trapezio, l'allargamento dell'imboccatura e l'approfondimento dei fondali. Inizialmente l'intervento era suddiviso in tre lotti (“Consolidamento del molo Trapezio Ponente e della testata del molo Trapezio”; “Lavori di prolungamento del molo di sopraflutto e salpamento del tratto di testata del molo sottoflutto”; “Escavo dei fondali del porto”), per un costo complessivo di 73 milioni di euro (ed un costo pubblico di circa 71 milioni). Il beneficiario è l'ADSP del Mar Tirreno Centrale.

Come riferito dall'Autorità di gestione del POR Campania²⁷⁶, la realizzazione del Grande progetto è stata suddivisa in due fasi, chiaramente identificabili e indipendenti dal punto di vista fisico e finanziario, con quadri economici distinti. Tale suddivisione è stata proposta al fine di evitare la compromissione dei finanziamenti europei legata alla

²⁷⁵ CUP: F51E120000050006. Non si tratta di un progetto retrospettivo.²⁷⁶ Seconda integrazione istruttoria: prot. 172207 del 25/3/2020.

realizzazione di un progetto non operativo, dal momento che i tempi di completamento dell'intervento non sarebbero stati compatibili con la data di chiusura della programmazione 2007-2013.

Prospetto 2 – Suddivisione in fasi del Grande progetto

Intervento		Descrizione delle attività/lavorazioni	
Descrizione	N.	Fase 1	Fase 2
Consolidamento del molo Trapezio Ponente e della testata del molo Trapezio	1	Progettazione, gara, esecuzione lavori	Collaudo tecnico amministrativo
Allargamento dell'imboccatura portuale	2	Espletamento della gara per l'affidamento dei lavori e della gara per l'affidamento della direzione lavori	Redazione del progetto esecutivo, acquisizione pareri, esecuzione dei lavori
Escavo dei fondali del porto	3	Espletamento della gara per l'affidamento della caratterizzazione fisica, chimica, microbiologica ed ecotossicologica dei sedimenti dei fondali del porto commerciale e del canale di accesso interessati dal progetto di dragaggio	Completamento dell'acquisizione dei pareri, espletamento della gara per l'affidamento dei lavori e della gara per l'affidamento della direzione lavori, redazione del progetto esecutivo ed esecuzione dei lavori

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

La richiesta di fasizzazione è stata accolta dalla Commissione europea nel luglio 2016²⁷⁷, per un importo totale di 73 milioni, di cui 1.983.603,65 euro a carico del beneficiario (Autorità portuale di Salerno). La decisione ha determinato in 27.457.490,52 euro l'importo a carico del POR Campania FESR 2007-2013 per la fase I e in 43.558.905,83 euro l'importo a valere sul POR Campania FESR 2014-2020 per la fase II.

I lavori della prima fase (consolidamento del molo Trapezio Ponente e della testata del molo Trapezio) sono stati ultimati a ottobre 2015, e collaudati a maggio 2016²⁷⁸. Con decreto dirigenziale n. 26 del 6/7/2017 è stato determinato l'importo definitivo di chiusura della fase I, pari a 21.927.302,49 euro, corrispondente all'importo certificato per il Grande progetto a valere sulle risorse del POR Campania FESR 2007-2013.

Nel 2018, la Commissione europea ha comunicato²⁷⁹ che l'intervento “Logistica e porti – Sistema integrato portuale di Salerno” non poteva più rientrare tra i Grandi progetti, essendo l'importo del costo ammissibile complessivo inferiore alla nuova soglia comunitaria di 75 milioni di euro, e che i singoli interventi in esso compresi avrebbero dunque potuto essere approvati e attuati a livello nazionale, senza specifica

²⁷⁷ Decisione C(2016) 5026 *final* del 28 luglio 2016.

²⁷⁸ Secondo quanto indicato dall'Autorità di gestione, i principali indicatori di output da utilizzare per il progetto sono i seguenti: moli nuovi o consolidati per 200 metri; banchine consolidate per 480 metri.

²⁷⁹ Nota Ares (2018)2581334 del 17/5/2018.

approvazione da parte della Commissione europea. I tre interventi menzionati sono da considerarsi, ormai, distinti e indipendenti.

Con delibera n. 503 del 22/10/2019, la Giunta regionale della Campania ha disposto il definanziamento della fase II dell'ex Grande progetto inerente al sistema integrato del Porto di Salerno a favore del PON Infrastrutture e reti 2014-2020. Tale definanziamento ha riguardato i seguenti 2 interventi della fase II: “Lavori di prolungamento del molo di sopraflutto e salpamento del tratto di testata del molo sottoflutto”, con costo ammesso a carico del PON di 23 milioni; “Escavo dei fondali del Porto e del canale di ingresso”, con costo ammesso a carico del PON di 18,1 milioni (+ 20 milioni fondi CIPE).

Pertanto, la competenza sugli interventi in oggetto non è più in capo alla Regione Campania, ma al Ministero per le infrastrutture e i trasporti, titolare del PON Infrastrutture e reti 2014-2020, su cui gli stessi sono stati conseguentemente imputati.

Al 30 giugno 2020, lo stato di attuazione dei tre interventi risultava il seguente:

Prospetto 3 – Attuazione dei tre interventi originariamente compresi nell'ex Grande progetto

(euro)

N.	Intervento previsto dall'ex Grande progetto	Importo previsto dall'ex GP	Stato avanzamento
1	Consolidamento del molo Trapezio Ponente e della testata del molo Trapezio	32.096.687	Lavori ultimati a ottobre 2015 e collaudati a maggio 2016.
2	Lavori di prolungamento del molo di sopraflutto e salpamento del tratto di testata del molo sottoflutto	20.030.614	Operazioni di affidamento lavori concluse in data 5/6/2019. Il tempo contrattuale è pari a 18 mesi consecutivi decorrenti dalla data del verbale di consegna (prevista non prima di ottobre 2019). Con delibera presidenziale n. 61 del 23 febbraio 2018 l'ente ha approvato la rimodulazione del Quadro economico generale, che espone oggi un importo complessivo di 23 milioni (fondi POR FESR Regione Campania)
3	Escavo dei fondali del porto	20.872.699	Il progetto definitivo dei lavori è stato rielaborato a seguito del finanziamento CIPE disposto con delibera CIPE n. 98 del 22 dicembre 2017, FSC 2014-2020, Addendum Piano operativo infrastrutture, che ha assegnato alla Regione 20 milioni "per indagini e prescrizioni MATTM", nel quadro dell'azione in vista del miglioramento sicurezza infrastrutture, da aggiungere ai 18,1 milioni di fondi FESR Campania. Il quadro economico risulta pertanto rideterminato in 38,1 milioni. La Commissione per le Valutazioni di Impatto ambientale ha espresso parere favorevole a ottobre 2018. Con delibera Presidenziale n. 155 del 5/6/2019 l'Ente ha approvato il progetto definitivo rev. 1 - 2018. Dopo la redazione da parte dell'ATI appaltatrice del progetto esecutivo (tempo contrattuale 30 giorni) e l'acquisizione di tutti i pareri, l'Ente ha proceduto all'approvazione del progetto esecutivo e alla consegna dei lavori (tempo contrattuale 330 giorni). I lavori di dragaggio sono partiti a gennaio 2020.
	TOTALE	73.000.000	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Per il progetto relativo all'escavo dei fondali si registrano pagamenti per **8,6 milioni (corrispondenti al 22% circa del costo ammesso), tutti effettuati nell'arco del 2020.**

Per il progetto relativo al tratto di testata del molo sottoflutto, **si registrano pagamenti pari a 4.355.890,58 euro, fermi al 2018 (per una percentuale del 18% del costo ammesso).** È tuttavia in corso un altro progetto, con il medesimo CUP, riguardante il prolungamento del molo di sopraflutto e di salpamento del tratto terminale del molo sottoflutto, i cui lavori hanno prodotto pagamenti per ulteriori 2,02 milioni nell'arco del 2020 (pari all'8% del costo ammesso), e che si prevede di terminare a fine 2022.

Conclusivamente, sebbene si siano registrati dei rallentamenti rispetto ai tempi di completamento dei due interventi ancora da realizzare, le tempistiche di completamento risultano ancora compatibili con le scadenze della programmazione 2014-2020.

4.3.2.4 POR Campania – Ex Grande progetto “S.S. 268 del Vesuvio. Lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo svincolo di Angri”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015		Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019			
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	
		Importo	Fonte di finanz.									Importo	Fonte di finanz.		
13.353.730	40.061.190	4.266.045	Cofinanz. naz. al POR FESR 2007-2013	22.155.630	22.155.630	22.155.630	7.458.708	22.376.123	3.284.933	9.854.801	3.284.934	9.854.802	2.333.738	Cofinanz. naz. al POR FESR 2014-2020	7.001.214

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

L'ex Grande progetto “S.S. 268 del Vesuvio. Lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo svincolo di Angri”²⁸⁰ (che vede ANAS S.p.A. come soggetto beneficiario) costituisce la conclusione di un intervento più ampio, relativo all'intera variante della S.S. 268, che si sviluppa a monte del Vesuvio e che rappresenta una delle principali vie di fuga in caso di situazioni emergenziali per eventi legati all'attività vulcanica e sismica del territorio.

²⁸⁰ CUP: F41B16000450001.

Il progetto in esame consiste nella realizzazione dello svincolo sull'Autostrada A3 Napoli-Salerno, in località Angri, in modo da completarne il tratto già in esercizio tra Napoli (Ponticelli) e Scafati. Il progetto si divide in quattro sotto-elementi:

- il collegamento tra la S.S. 268 ed i comuni di Angri (SA), Sant'Antonio Abate (NA) e Scafati (SA) – Svincolo per Angri - Salerno;
- il piazzale del casello di pedaggio per l'autostrada A3 Napoli — Pompei — Salerno;
- lo svincolo per l'autostrada Napoli - Salerno;
- lo svincolo per la Strada Statale 18, sia in direzione Angri che in direzione dei paesi vesuviani.

Complessivamente l'intervento è destinato a interessare circa 215.000 abitanti e 40.000 addetti, distribuiti tra i comuni di Angri, Scafati, Boscoreale, Poggiomarino, San Giuseppe Vesuviano, Terzigno, Ottaviano, San Gennaro Vesuviano e Sant'Antonio Abate. Inoltre, escludendo i beneficiari più distanti (ossia gli abitanti a sud di Salerno), per i quali il beneficio marginale rispetto al percorso totale è trascurabile, vi sono una serie di comuni, raggruppabili in macroaree, per i quali la connessione offerta dalla S.S. 268 all'autostrada A3 dovrebbe apportare benefici oggettivi in termini di distanza e tempo di percorrenza risparmiato²⁸¹.

Va infine evidenziato che, nell'ipotesi di esodo per l'emergenza derivante dal rischio vulcanico, l'intervento interesserebbe una popolazione di circa 600.000 abitanti, ossia quelli dei comuni appartenenti alla cosiddetta Zona Rossa (circa 200 kmq) individuata nell'ambito del Piano di emergenza dell'Area Vesuviana.

Il principale indicatore di realizzazione del progetto è costituito dai km di tratta adeguata/integrata, per un totale di 6,9 km.

L'intervento era stato ammesso al finanziamento a valere sul POR Campania FESR 2007-2013 come Grande progetto per un importo totale di 53.414.920 euro, di cui 26.707.459 euro di quota FESR, con decisione della Commissione europea C(2011) 9117 dell'8.12.2011. Con successiva decisione C(2013) 4196 del 5 Luglio 2013, il tasso di cofinanziamento del POR FESR Campania 2007-2013 è stato innalzato dal 50% al 75%, portando il contributo europeo a 40,06 milioni.

²⁸¹ Le macroaree sono le seguenti:

- area nord del Vesuvio, costituita dai comuni di Somma Vesuviana, Sant'Anastasia, Pollena Trocchia, Massa di Somma, Pomigliano d'Arco e Cercola, per un totale di 140.000 abitanti;
- fascia costiera vesuviana, costituita dai comuni di Portici, Ercolano, Torre del Greco, Torre Annunziata, Trecase, Boscotrecase, Castellammare di Stabia e San Giorgio a Cremano, per un totale di 390.000 abitanti circa;
- agro nocerino, formato dai comuni di Nocera Inferiore, Nocera Superiore, Pagani, Pompei, Sant'Antonio Abate, e Sant'Egidio del Monte Albino per un totale di 162.000 abitanti circa;
- salernitano urbano che comprende i comuni di Salerno, Cava de' Tirreni e Vietri sul Mare, in cui risiedono circa 200.000 abitanti.

Le criticità intervenute nel periodo antecedente alla chiusura del ciclo 2007-2013 hanno tuttavia reso necessario suddividere l'oggetto fisico del finanziamento, distinguendo le opere/attività a valere sulla programmazione 2007-2013 (fase I) e quelle riconducibili alla fase II, ovvero alla programmazione 2014-2020²⁸². Le opere previste nelle due fasi di programmazione sono state individuate sulla base delle lavorazioni già eseguite nel periodo fino alla chiusura (e perciò rendicontabili UE) e di quelle previste per la fase II per i quattro sotto-elementi di cui si compone il Grande progetto.

In particolare, per la fase I è stato realizzato il collegamento tra la S.S. 268 ed i comuni di Angri (SA), Sant'Antonio Abate (NA) e Scafati (SA), ad eccezione dei cavalcavia comunali denominati “Opera 16” ed “Opera 18”, delle pavimentazioni e delle barriere, che sono quindi previsti per la fase II.

Il piazzale del casello di pedaggio per l'autostrada A3 Napoli – Pompei – Salerno è stato realizzato nella fase I. Mancano tuttavia le pavimentazioni, che sono state incluse nella fase II.

Lo stesso può dirsi per lo svincolo per l'autostrada Napoli – Salerno, realizzato nella fase I, ad esclusione delle pavimentazioni, che pertanto sono state incluse nella fase II.

Nella fase I è stato realizzato lo svincolo ex S.S. 18, sia in direzione Angri sia in direzione dei paesi vesuviani, con esclusione degli impalcati dei viadotti, delle barriere e delle pavimentazioni. Oltre alle lavorazioni relative a tali manufatti, nella fase II sono previste anche le attività di realizzazione della regimentazione idraulica.

La richiesta di suddivisione in fasi del Grande progetto è stata accolta dalla Commissione europea con decisione C(2016) 4912 del 25 luglio 2016, che ha stabilito il contributo totale di 42,974 milioni, determinando in 29,834 milioni l'importo a carico del POR Campania FESR 2007-2013 per la fase I, e in 13,139 milioni l'importo a valere sul POR Campania FESR 2014-2020 per la fase II.

Alla chiusura della programmazione 2007-2013, sono state certificate sul POR Campania spese per un ammontare di 29,540 milioni, di cui 22.155.629 a carico del bilancio europeo.

Nel 2018, però, la Commissione europea ha comunicato²⁸³ che l'intervento “S.S. 268 del Vesuvio. Lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo svincolo di Angri” non poteva più rientrare tra i Grandi progetti, essendo l'importo complessivo inferiore alla nuova soglia comunitaria di 75 milioni di euro; pertanto, i singoli interventi

²⁸² Seconda integrazione istruttoria, nota prot. 172207 del 25/3/2020.

²⁸³ Nota Ares (2018)2581334 del 17/05/2018.

avrebbero potuto essere attuati a livello nazionale, senza necessità della preventiva istruttoria e approvazione da parte della Commissione europea.

L'intervento è così stato ammesso a finanziamento a valere sul POR FESR Campania 2014-2020 (Asse VII – Obiettivo specifico 7.4 – Azione 7.4.1), come progetto ordinario.

In merito allo stato di attuazione al 31/12/2019, l'Autorità di gestione ha dichiarato che i lavori sono conclusi, come da certificato di ultimazione dei lavori del 17/5/2017 e da certificato di ultimazione dei lavori marginali del 22/6/2017. Il certificato di collaudo tecnico-amministrativo è stato sottoscritto dall'impresa in data 27/11/2019. Nessun ulteriore adempimento risulta in sospeso da parte di ANAS S.p.A.

Quest'ultima ha comunicato alla Regione Campania che le tempistiche per l'emissione del certificato finale sono state condizionate dalle tempistiche per l'emissione dei collaudi statici per tutte le opere d'arte realizzate e da quelle per il successivo deposito presso il Genio civile di Salerno²⁸⁴.

4.3.2.5 POR Campania – Ex Grande progetto “Completamento della riqualificazione e recupero del fiume Sarno”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015			Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanz.	
66.889.479	150.582.824	807.475	Cofinanz. naz. al POR FESR 2007-2013	2.422.426	0	0	892.602	2.677.805	0	0	441.730	1.325.190	252.485	Cofinanz. naz. al POR FESR 2014-2020	757.456

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

²⁸⁴ Cfr. nota prot. CDG-0021104-P del 14/1/2020. Secondo ANAS, nello specifico le attività propedeutiche all'emissione del certificato di collaudo finale si sono rivelate particolarmente lunghe perché hanno interessato un numero considerevole di “opere d'arte maggiori” ed “opere d'arte minori”. In ragione dei tempi necessari all'esecuzione delle prove di carico dopo l'ultimazione di ciascuna opera, alla predisposizione della relativa documentazione ed ai successivi adempimenti amministrativi per il deposito presso il Genio civile di Salerno, il deposito di tutti i collaudi statici è stato completato soltanto nel mese di luglio 2019.

L'ex Grande progetto “Completamento della riqualificazione e recupero del fiume Sarno”²⁸⁵ è finalizzato alla sistemazione idraulica e alla riduzione del rischio idrogeologico del fiume Sarno, compresa la rete di affluenti e canali allo stesso connessi²⁸⁶. Le opere consistono in interventi strutturali diretti, da eseguirsi lungo il corso dell'alveo e/o sulle sponde, nonché interventi non strutturali, a corredo e ottimizzazione dei primi, volti alla tutela e alla riqualificazione dei medesimi ambiti.

Nel 2011 la Regione Campania ha presentato alla Commissione il Grande progetto, per un importo complessivo di 217.472.302,30 euro, di cui 16.695.203,99 euro finanziati con fondi regionali e 200.777.098,31 euro a valere sulle risorse del POR Campania 2007-2013 (di cui 150.582.823,5 euro di risorse a carico del bilancio UE). La relativa decisione di approvazione da parte europea è dell'11 febbraio 2014²⁸⁷. Il soggetto designato come responsabile dell'esecuzione era l'Agenzia regionale per la difesa del suolo (ARCADIS).

I principali indicatori di output per il progetto sono i seguenti.

Prospetto 2 – Indicatori di realizzazione

Indicatori di realizzazione		
Nuovi volumi di laminazione e/o assorbimento	mc	2,650,000
Realizzazione seconda foce	km	4
Sistemazione/Adeguamento corsi d'acqua/alvei esistenti	km	45
Sistemazione/Adeguamento canali esistenti	km	14
Volumi sedimenti provenienti da corsi d'acqua e/o dalle sponde per interventi di allargamento/adequamento	mc	450,000
Movimentazione terre per realizzazione vasche di laminazione	mc	500,000
Aree a rischio idraulico R3 (elevato) - R4 (molto elevato)	kmq	8.5
Riduzione aree a rischio R3 (elevato) - R4 (molto elevato)	%	100
Tasso di copertura popolazione soggetta a rischio idraulico R3 (elevato) - R4 (molto elevato)	%	100

Fonte: elaborazione dati Corte dei conti su dati Autorità di gestione

²⁸⁵ Il Grande progetto non ha natura di intervento retrospettivo.

²⁸⁶ Il rischio è determinato in particolare da due fattori:

- l'attuale sistema idraulico è frutto di un intervento di ingegneria risalente agli inizi del XIX secolo, che convoglia, attraverso un canale artificiale (l'alveo comune nocerino), le acque dei torrenti Cavaiola e Solofrana nel fiume Sarno, triplicandone di fatto il bacino;
- l'elevato grado di urbanizzazione e la fitta rete di infrastrutture presente sul territorio del Sarno impedisce in molti punti l'ampliamento della sezione idraulica.

Il Grande progetto prevede l'adozione di una strategia idraulica che consente di intervenire sul tratto terminale dell'asta fluviale, in modo da realizzare a valle la maggiore portata smaltibile, e di realizzare a monte, mediante laminazione con la minor superficie possibile, un contenimento delle piene, tale da convogliare a valle solo la portata smaltibile. Il Grande progetto si completa con la realizzazione di interventi di sistemazione della rete di canali presenti nel bacino del Sarno e con un progetto di monitoraggio e protezione civile per la verifica dei risultati attesi dal punto di vista quantitativo, qualitativo ed ambientale dell'intero sistema idraulico.

²⁸⁷ Decisione C(2014)941 *final* dell'11 febbraio 2014.

Le difficoltà di avvio delle operazioni hanno suggerito una richiesta di fasizzazione, accolta dalla Commissione con la decisione C(2016)5042 del 28 luglio 2016, che ha limitato la prima fase alla sola realizzazione della progettazione preliminare e definitiva e ha previsto per la seconda fase il completamento del progetto definitivo, il lancio delle procedure di gara, l'esecuzione dei lavori strutturali e delle relative misure non strutturali finalizzate al risanamento della zona adiacente al letto del fiume. **La seconda fase avrebbe dovuto concludersi entro la fine del 2019.**

La medesima decisione stabiliva l'entità del contributo finanziario del POR in ragione di 3.570.407 euro per la prima fase. L'importo dei pagamenti rendicontabili è peraltro rimasto al di sotto anche di tale modesta cifra.

In proposito, l'Autorità di gestione ha comunicato che **il mancato avvio degli interventi era imputabile principalmente al contenzioso dinanzi al giudice amministrativo, determinato dalla presentazione di 3 ricorsi** in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, poi risolti in modo favorevole per l'amministrazione regionale²⁸⁸.

La fasizzazione non è di fatto mai divenuta operativa. Nell'ottobre 2017, infatti, l'Autorità di gestione ha provveduto a ritirare il progetto in esame dalla programmazione FESR 2007-2013²⁸⁹. Gli interventi già compresi nell'ex Grande progetto Sarno sono confluiti nel nuovo e più vasto “Programma degli interventi di mitigazione del rischio idraulico di interesse regionale afferenti il bilancio idrografico del fiume Sarno”, adottato con delibera di Giunta n. 144 del 13/3/2018, che ha individuato un ulteriore insieme di interventi, finalizzati al ripristino della funzionalità idraulica del Comprensorio del Medio Sarno, delle vasche di laminazione delle pendici del Vesuvio e del Canale Conte di Sarno. La successiva delibera 462 del 17/7/2018 ha rideterminato il fabbisogno complessivo del suddetto Programma in 401.720.418 euro, con la seguente articolazione finanziaria:

²⁸⁸ I ricorsi avevano ad oggetto il decreto dirigenziale n. 177 del 2 dicembre 2013, con cui la Regione Campania aveva espresso parere favorevole di Valutazione di Impatto Ambientale, formulando tuttavia talune prescrizioni, conseguenti al riscontro, in sede istruttoria, di criticità connesse al grave stato di inquinamento del bacino idrografico del fiume Sarno. Il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 02477/2014 REG.PROV.CAU., ha accolto l'appello presentato dalla Regione Campania, con l'intervento ad adiuvandum dell'Autorità di Bacino Campania Centrale, di Arcadis e del Comune di Scafati, contro l'ordinanza cautelare del Tar Campania che aveva sospeso la VIA del Grande progetto Fiume Sarno. Un altro ricorso, proposto dal Comune di Montoro, si è concluso con cessazione della materia del contendere (sentenza n. 06714/2014 REG.PROV.COLL. del TAR Campania).

²⁸⁹ Con nota prot.0650953 del 4/10/2017.

Prospetto 3 – Finanziamento ex Grande progetto fiume Sarno

(euro)

ID	Interventi	Importo	Fonte di finanziamento
I.1)	Opere di riqualificazione ambientale Torre Annunziata (ex Lotto 1 del Grande Progetto): 21.291.436,78	21.291.437	Rinvenienze POR 2000-2006
I.2)	Adeguamento canale Bottaro a seconda foce (ex Lotto 1 del Grande Progetto)	49.894.166	Rinvenienze POR 2000-2006
I.3)	Adeguamento e sistemazione fiume Sarno a monte traversa di Scafati e dell'alveo comune nocerino 1° tronco, realizzazione area di esondazione di vertice e ampliamento vasca Cicalesì (ex Lotto 2 del GP)	49.743.976	Rinvenienze POR 2000-2006
I.4)	Sistemazione ed adeguamento alveo comune nocerino 2° tronco, Cavaiola e Solofrana a valle della vasca di Pandola e realizzazione della vasca Casarzano (ex Lotto 3 del Grande progetto)	49.703.484	Rinvenienze POR 2000-2006
I.5)	Realizzazione vasche comparto alta Solofrana, Calvagnola e Lavinaio ed adeguamento della Solofrana a monte della vasca di Pandola 2° tronco (ex Lotto 4 del Grande progetto)	49.798.743	Rinvenienze POR 2000-2006
I.6)	Adeguamento e sistemazione di canali secondari (ex Lotto 5 del Grande progetto)	18.693.311	Asse V – Azione 5.1.2 POR Campania FESR 2014-2020
I.7)	Progetto immateriale di monitoraggio e protezione civile (ex Lotto 6 del Grande progetto)	3.274.746	Asse V – Azione 5.1.2 POR Campania FESR 2014-2020
I.8)	Vasche di laminazione vesuviane (non previsto nell'ex Grande progetto)	45.198.831	Rinvenienze POR 2000-2006
I.9)	Rifunzionalizzazione Canale Conte di Sarno (non previsto nell'ex Grande progetto)	41.589.802	Rinvenienze POR 2000-2006
I.10)	Interventi di bonifica e rimozione dei sedimenti inquinati nonché di sistemazione idraulica del bacino idrografico del fiume Sarno, limitatamente al tratto finale compreso tra la traversa di Scafati e la foce del fiume Sarno (non previsto nell'ex Grande progetto)	49.955.082	Asse V – Azione 5.1.2 POR Campania FESR 2014-2020
I.11)	Intervento di manutenzione straordinaria delle vasche pedemontane del Vesuvio, Pianillo e Fornillo (non previsto nell'ex Grande progetto)	22.576.889	Asse V – Azione 5.1.2 POR Campania FESR 2014-2020

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Come risulta dal prospetto, il nuovo Programma ha un oggetto più esteso del precedente, e anche l'importo è notevolmente più elevato, ammontando a oltre 400 milioni. Tenuto conto dell'iter progettuale e autorizzativo degli interventi, dei rispettivi crono-programmi e del possibile contributo al raggiungimento del *target* previsti dal *Performance framework* del POR 2014-2020 e al rispetto della regola dell'"n+3", il finanziamento è stato articolato in parte sul POR FESR 2014-2020 (94.500.028 euro), in parte sulle rinvenienze del POR 2000-2006 (307.220.390 euro). Queste ultime sono costituite dai rientri finanziari derivanti dalla certificazione alla Commissione di spese per progetti afferenti al POR Campania 2000-2006, ma finanziati con risorse diverse da quelle del POR (cd. "risorse liberate" a seguito della chiusura della programmazione 2000-2006, disponibili per la riprogrammazione). È stato inoltre rimodulato l'intervento I.2) "Adeguamento Canale Bottaro a seconda foce", con riponderazione del quadro

economico per tenere conto di un intervento di manutenzione straordinaria da eseguire nell'immediato.

L'Autorità di gestione ha segnalato la necessità di unitarietà progettuale per garantire la piena integrazione tra i diversi interventi e il raccordo dei relativi cronoprogrammi²⁹⁰. Ciò sia dal punto di vista tecnico, che sotto il profilo dell'individuazione concertata delle soluzioni in risposta alle esigenze rappresentate dai territori. Avendo ricondotto, dunque, ad un unico grande programma sia il complesso di interventi di mitigazione del rischio idraulico sia il completamento del sistema fognario-depurativo, la Giunta regionale ha dato avvio agli interventi di prima fase, destinati a produrre una immediata riduzione del rischio idraulico ed un significativo miglioramento delle condizioni igienico-sanitarie.

Da notare che il ruolo di beneficiario è stato assunto, dal 2017²⁹¹, dall'Ufficio speciale regionale “Centrale acquisti, procedure di finanziamento di progetti relativi ad infrastrutture. Progettazione”. Con decreto dirigenziale n. 162 del 1°/10/2018, il predetto Ufficio speciale ha avviato una procedura di gara aperta per l'individuazione del soggetto cui affidare la progettazione tecnica degli interventi relativi al programma, ai sensi dell'art. 54 del d. lgs. 50/2016.

In merito allo stato di attuazione degli interventi alla data del 31/12/2019, si evidenzia che:

- con nota prot. N.PG/2019/0214294 del 2/4/2019 è stata indetta la Conferenza di servizi istruttoria, avente ad oggetto il “Programma degli interventi di mitigazione rischio idraulico di interesse regionale afferenti il bacino idrografico del fiume Sarno”, ex art.14, c.1, legge 241/1990, per effettuare con le Amministrazioni coinvolte, in forma sincrona, l'esame degli interessi pubblici coinvolti²⁹²;
- con decreto dirigenziale n. 360 del 28/10/2019 dell'Ufficio speciale Grandi Opere si è proceduto all'aggiudicazione, in via definitiva, dei lavori di “Manutenzione straordinaria del canale Bottaro e del canale Casadodici nell'ambito del centro urbano del Comune di Scafati (Sa)”, quale prima fase del lotto 1 dell'ex Grande progetto Sarno; successivamente, in data 16/12/2019, sono stati consegnati i lavori;
- con decreto dirigenziale n. 352 del 14/10/2019 dell'Ufficio speciale Grandi Opere, si è proceduto all'aggiudicazione in via definitiva dell'Accordo Quadro “Progettazione” ai rispettivi operatori economici per ciascuno dei tre lotti in gara. Nel marzo 2020 il

²⁹⁰ Nota prot. 172207 del 25/3/2020.

²⁹¹ Delibera di Giunta regionale n. 1 del 15 maggio 2017.

²⁹² L'Autorità di gestione ha inviato il Verbale di chiusura della Conferenza dei Servizi, prot. 0486587 del 1°/8/2019 (cfr. Allegato C della risposta istruttoria).

medesimo Ufficio speciale comunicava il perfezionamento dell'efficacia delle aggiudicazioni;

- nel mese di dicembre 2019 è stata ultimata la caratterizzazione dei sedimenti per l'adeguamento del progetto esecutivo dell'intervento di “Bonifica e rimozione sedimenti inquinati nonché di sistemazione idraulica del bacino idrografico del fiume Sarno, tra la traversa di Scafati e la foce del fiume”;
- con delibera di Giunta regionale n. 611 del 4/12/2019 sono stati programmati, a valere sulle risorse del POR Campania FESR Obiettivo specifico 5.1, Azione 5.1.2, i tre interventi di I fase – i cui progetti sono stati redatti dal Consorzio di bonifica integrale del Comprensorio Sarno²⁹³ (come indicato nella delibera stessa, trattandosi di interventi con carattere di urgenza, e già dotati di un livello di progettazione esecutiva, essi “risultano coerenti con le tempistiche del POR 2014-2020”, e pertanto sono stati finanziati a valere su questo strumento, benché la citata delibera 462 ne avesse previsto in origine il finanziamento sulle risorse rinvenienti dal POR 2000-2006);
- con verbale del 5/3/2020 sono state avviate le attività di “caratterizzazione chimico-fisica dei sedimenti e delle acque presenti nella vasca Pianillo – Comune di S. Giuseppe Vesuviano (Na) e delle terre presenti nella vasca Fornillo – Comune di Terzigno (Na)”.

Conclusivamente, il progetto, che avrebbe dovuto terminare entro l'orizzonte temporale della programmazione 2007-2013, poi entro il 2019, in realtà a fine 2019 risulta notevolmente ampliato nell'oggetto e comunque appena avviato (per alcuni interventi urgenti e cantierabili). Come riportato nel Prospetto 1 a inizio paragrafo, gli importi degli impegni e dei pagamenti a valere sul POR 2014-2020 alla fine del 2019 ammontavano rispettivamente a 1,766 milioni e a poco più di 1 milione.

²⁹³ I tre interventi riguardano:

- “Ripristino della funzionalità idraulica dell'alto corso del Rio Sguazzatorio”, per un importo complessivo pari a 1.247.152,52 euro – prima fase dell'intervento di “Adeguamento e sistemazione di canali secondari” – I.6 DGR n.144/2018;
- “Ripristino della funzionalità idraulica della vasca di assorbimento Valesana in località Campomanfoli del Comune di Castel San Giorgio (Sa)”, per un importo complessivo pari a 1.203.243,00 euro – prima fase dell'intervento di “Realizzazione vasche comparto alta Solofrana, Calvagnola e Lavinaio ed adeguamento della Solofrana a monte della vasca di Pandola 2° tronco” – I.5 DGR n.144/2018;
- “Bonifica idraulica della piana di Lavorate nel Comune di Sarno (Sa)”, per un importo complessivo pari a 1.698.799,14 euro – prima fase dell'intervento “Adeguamento e sistemazione fiume Sarno a monte della traversa di Scafati e dell'alveo comune nocerino 1° tronco, realizzazione area di esondazione di Vetice e ampliamento vasca Cicalesì” – I.3 delibera Giunta regionale n.144/2018.

4.3.2.6 POR Campania – Ex Grande progetto “Riqualificazione urbana dell’area e dei beni culturali ed architettonici della Mostra d’Oltremare”**Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015				Spesa certificata al 31/12/2014	Importo ammesso o CE alla chiusura	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019	
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue
		Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanz.	
15.000.000	45.500.000	0		0	0	0	163.400	490.200	0	0	0	0	0		0

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Il Grande progetto “Riqualificazione urbana dell’area e dei beni culturali ed architettonici della Mostra d’Oltremare” è stato ammesso a finanziamento a valere sulle risorse del POR Campania FESR 2007-2013²⁹⁴ con decisione C(2014) 8168 del 29 ottobre 2014, come integrata dalla decisione C(2015)5934 del 19/08/2015, per un costo totale di 65,500 milioni, di cui 34,125 milioni di parte europea.

Il progetto, i cui beneficiari erano il Comune di Napoli e l’ente Mostra d’Oltremare S.p.A., era finalizzato alla realizzazione di interventi di recupero architettonico e territoriale dell’area degradata della Mostra d’Oltremare, che si inseriscono nella più ampia strategia tesa a rigenerare e valorizzare, dal punto di vista culturale e turistico, la città di Napoli e la Regione Campania.

Gli interventi compresi nell’ex Grande progetto avevano ad oggetto il restauro conservativo, il recupero e la messa in sicurezza di 6 immobili di pregio architettonico (Torre delle Nazioni, Padiglioni monumentali Libia, Rodi, Albania, Fisica Teorica, Padiglione delle Missioni) e relativi spazi esterni, nonché la riqualificazione urbana delle strade locali di accesso alla Mostra (con miglioramento dell’illuminazione, adeguamento dell’arredo urbano, abbattimento delle barriere architettoniche)²⁹⁵.

In data 4 dicembre 2015 è stata sottoscritta la Convenzione tra la Regione Campania, il Comune di Napoli e la Mostra d’Oltremare per l’attuazione del Grande progetto a valere sul POR Campania FESR 2007-2013.

Pertanto, già in data 30 dicembre 2015 l’Autorità di gestione ha presentato alla Commissione europea la richiesta di suddividere in fasi il Grande progetto, con un importo di 653.600 euro a valere sul POR Campania FESR 2007-2013 per la fase I, e per un importo di 64.846.400 per la fase II (di cui 44.846.400 a valere sul POR FESR

²⁹⁴ Il Grande progetto è stato imputato alle risorse dell’Asse I “Sostenibilità ambientale ed attrattività culturale e turistica” - Obiettivo operativo 1.9 del POR FESR 2007-2013.

²⁹⁵ I principali indicatori di realizzazione riguardavano rispettivamente il restauro conservativo dei 6 edifici e la riqualificazione di 11,2 km di assi urbani.

2014-2020) e 20 milioni su altre fonti (relativamente agli interventi di diretta competenza del Comune di Napoli).

Nel luglio 2016, la Commissione europea ha accolto la richiesta di suddivisione in fasi del Grande progetto²⁹⁶.

Con successivo decreto dirigenziale n. 7 del 24/10/2016 è stato confermato l'importo totale di 65,5 milioni, di cui 45,5 milioni di risorse del POR, con la seguente articolazione finanziaria:

Prospetto 2 – Articolazione finanziaria

(euro)

Voci di Spesa	importo in €	di cui POR Campania FESR 2007/2013 (FASE I) *	di cui POR Campania FESR 2014-2020 (FASE II) *	di cui altre risorse
1 Oneri di pianificazione e progettazione	3.095.291,95	648.600,00	1.546.691,95	900.000,00
2 Acquisto di terreni	-	-	-	-
3 Edilizia e costruzioni	56.971.708,05	-	40.614.708,05	16.357.000,00
4 Impianti e macchinari	-	-	-	-
5 Oneri imprevisti	1.429.000,00	-	1.029.000,00	400.000,00
6 Adeguamento dei prezzi	-	-	-	-
7 Assistenza Tecnica	-	-	-	-
8 Pubblicità	321.000,00	5.000,00	296.000,00	20.000,00
9 Supervisione durante i lavori	1.860.000,00	-	1.360.000,00	500.000,00
10 Totale Parziale	63.677.000,00	653.600,00	44.846.400,00	18.177.000,00
11 IVA	1.823.000,00	-	-	1.823.000,00
12 TOTALE	65.500.000,00	653.600,00	44.846.400,00	20.000.000,00

* Importi al netto di IVA a carico di Mostra d'Oltremare

Fonte: Autorità di gestione

Con la medesima delibera si provvedeva anche ad aggiornare con atto aggiuntivo la Convenzione tra Regione, Comune di Napoli e Mostra d'Oltremare.

Al 31/3/2017, termine ultimo previsto dagli orientamenti comunitari per la chiusura della programmazione 2007-2013, il Grande progetto in questione non aveva registrato alcuna spesa certificata. **L'Autorità di gestione ha pertanto provveduto a ritirare il Grande progetto in oggetto dal POR FESR Campania 2007-2013**²⁹⁷.

Come comunicato dall'Autorità di gestione, in fase di attuazione è emersa la difficoltà di realizzare gli interventi in maniera integrata, entro la cornice giuridica di un Grande progetto. La necessità di procedere alla valutazione d'impatto ambientale, originariamente non prevista, ha determinato ulteriori rallentamenti²⁹⁸. Ciò ha reso necessario procedere ad una verifica, per i primi sei lotti, della compatibilità dei cronoprogrammi di realizzazione delle opere con i termini di ammissibilità delle spese

²⁹⁶ Decisione C(2016) 4432 dell'11 luglio 2016. Con delibera n. 173 del 26/4/2016, la Giunta regionale ha ratificato il "Patto per lo sviluppo della Regione Campania", sottoscritto il 24 aprile 2016 tra il Presidente del Consiglio e il Presidente della Regione Campania, con cui sono state individuate le risorse nazionali necessarie per la realizzazione della Fase II del Grande progetto.

²⁹⁷ Nota prot. n. 2017.0650788 del 4/10/2017.

²⁹⁸ La Valutazione d'impatto ambientale (VIA) è stata avviata con la richiesta di verifica di assoggettabilità in data 2/2/2015.

relative al POR FESR 2014-2020. Da tale verifica è emerso che solo per i lotti 1 e 2 risultavano concluse le procedure di gara, mentre per i lotti 3-4-5-6 non era garantita la compatibilità con i termini di ammissibilità del POR FESR 2014-2020. Ciò ha indotto l'Autorità di gestione ad eliminare il Grande progetto in parola dall'elenco dei Grandi progetti del POR e a realizzare gli interventi in maniera indipendente, affidando gli stessi alle Direzioni regionali competenti per materia.

Al fine di assicurare continuità all'operazione, gli interventi dell'ex Grande progetto sono pertanto separatamente slittati sul periodo di programmazione successivo. **Nel 2017, in particolare, la Giunta regionale ha deciso di ammettere a finanziamento, a valere sulle risorse del POR FESR 2014-2020 – Obiettivo 6, i due interventi (lotti 1 e 2) per i quali risultavano già completate le procedure di gara²⁹⁹ (per un importo totale di 10 milioni), con beneficiario la Mostra d'Oltremare. Tre interventi di riqualificazione degli assi urbani di accesso (con soggetto attuatore il Comune di Napoli) sono stati invece finanziati con risorse del Programma Operativo Complementare 2014-2020 (per un importo di 15 milioni), rinviando a successivi provvedimenti la programmazione dei lotti 3-4-5-6 (le cui spese di progettazione venivano coperte, fino all'importo massimo di 2 milioni, dalle risorse del Programma Operativo Complementare (POC) 2014-2020, Linea d'azione 2.4³⁰⁰.**

Tuttavia, in seguito a ulteriori verifiche dei competenti Uffici regionali, nel mese di gennaio 2019 la Regione Campania ha comunicato³⁰¹ al beneficiario Mostra d'Oltremare la sussistenza di vizi non sanabili relativi alle procedure di gara dei due lotti 1 e 2. La posizione della Regione è stata confermata con sentenza Sez. III n. 00478/2020, dal TAR Campania sede di Napoli, che ha respinto il ricorso proposto dalla Mostra d'Oltremare.

L'Autorità di gestione ha dichiarato che, per quanto attiene, invece, ai tre interventi di riqualificazione aventi come beneficiario il Comune di Napoli³⁰², ammessi a finanziamento per un importo pari a 15 milioni a valere sul Programma operativo complementare (POC) 2014-2020³⁰³, sono state sottoscritte le relative Convenzioni.

²⁹⁹ In particolare, risultavano completate le procedure di gara per i due lotti:
- “Restauro e consolidamento della Torre delle Nazioni” per 7,5 milioni;
- “Riqualificazione degli ingressi alla Mostra d'Oltremare - viale Kennedy e via Terracina” per 2,5 milioni.

³⁰⁰ Delibera Giunta regionale n. 338 del 14/6/2017.

³⁰¹ Nota prot. 64749 del 30/1/2019.

³⁰² Ci si riferisce alla “Riqualificazione degli assi urbani di accesso alla Mostra d'Oltremare di Viale Augusto, Viale Beccadelli e Via Cinthia” (rispettivamente Lotti 1,2 e 3 dell'intervento 7 di cui alla citata delibera Giunta regionale n. 338/2017)).

³⁰³ I tre interventi sono stati ammessi a finanziamento rispettivamente con i decreti dirigenziali nn. 102, 103 e 104 del 27/11/2018.

Per il lotto 1 (Viale Augusto), l'avvio di lavori è previsto nel II trimestre 2021, con relativa conclusione entro il III trimestre 2022. Il collaudo dell'intervento verrà effettuato entro il I trimestre del 2023, con chiusura della rendicontazione entro la fine del 2023, in conformità alla tempistica prevista dalle procedure per l'utilizzo dei fondi POC 2014-2020 che finanziano il completamento dei lavori in questione.

Per il Lotto 2 (Viale Beccadelli) l'avvio dei lavori era previsto nel I trimestre 2021, e la conclusione degli stessi entro l'anno. A causa dell'emergenza sanitaria COVID-19, si sono prodotti rallentamenti nell'espletamento della gara per la progettazione esecutiva, la cui aggiudicazione è stata disposta solo in data 19.3.2021. La progettazione esecutiva dovrà essere completata in 80 giorni decorrenti dalla fine di marzo 2021. A seguire, dovrà essere effettuata la validazione ex art. 26 del D. Lgs n.50/2016 del progetto esecutivo; tenuto conto di ciò, il beneficiario prevede che **l'indizione della procedura di affidamento dei lavori sarà disposta entro il mese di luglio 2021, con ultimazione dei lavori entro la fine del 2022** e chiusura della rendicontazione entro la metà del 2023.

Infine, per il Lotto 3 (Via Cinthia) l'avvio di lavori è previsto nel II trimestre 2021, con relativa conclusione entro il II trimestre 2022. Il collaudo dell'intervento sarà effettuato entro il mese di dicembre 2022 e la chiusura della rendicontazione entro la fine del 2023.

Pertanto, per il momento **non risulta alcuna erogazione finanziaria a carico dei suddetti interventi nella programmazione 2014-2020.**

4.3.2.7 POR Campania – Ex Grande progetto “Interventi di difesa e ripascimento del litorale del golfo di Salerno”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015		Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali				Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	
		Importo	Fonte di finanz.									Importo	Fonte di finanz.	
17.500.000	52.500.000	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0		0

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

L'ex Grande progetto “Interventi di difesa e ripascimento del litorale del golfo di Salerno” è finalizzato al riassetto ed alla rifunzionalizzazione della costa in risposta alle esigenze di: difesa dell’abitato e delle infrastrutture costiere; riqualificazione, valorizzazione e fruizione sostenibile della fascia litoranea di tutela; ripristino e valorizzazione degli habitat costieri.

L'intervento era stato inserito nell'elenco dei Grandi progetti di cui alla deliberazione n.122 del 28/3/2011, e finanziato a valere sull'Asse I, Sostenibilità ambientale ed attrattività culturale e turistica – Obiettivo operativo 1.5 – Messa in sicurezza dei territori esposti a rischi naturali della programmazione 2007-2013, per un costo complessivo pari a 70 milioni. Il Grande progetto è stato approvato dalla Commissione europea con decisione C(2015) 95 del 9 gennaio 2015, che ha previsto un contributo finanziario del FESR di 52,5 milioni. Il beneficiario è la Provincia di Salerno³⁰⁴.

Al fine di ottemperare alle prescrizioni espresse dalla Commissione Valutazione impatto ambientale (V.I.A.) - Valutazione ambientale strategica (V.A.S.)³⁰⁵, il Grande progetto è stato suddiviso dal beneficiario in due stralci funzionali, l'uno propedeutico all'altro:

- realizzazione del sistema di difesa a celle tra la foce del fiume Picentino ed il litorale Magazzeno, con un costo totale di 28.749.779,48 euro;
- completamento interventi di difesa e ripascimento del litorale del golfo di Salerno, con un costo totale di 41.250.220,52 euro.

L'Autorità di gestione ha comunicato che le prescrizioni della Commissione V.I.A.-V.A.S. hanno consentito di fatto soltanto la realizzazione del primo stralcio, mentre la realizzazione del secondo intervento è stata subordinata agli esiti del monitoraggio, da effettuarsi a valle della realizzazione del primo intervento. Tale condizione ha determinato una situazione di incertezza sui tempi di avvio e di completamento del secondo intervento e sulla conseguente, sulla rendicontabilità delle relative spese.

In considerazione delle predette circostanze, l'Autorità di gestione ha provveduto a ritirare *in toto* il Grande progetto "Interventi di difesa e ripascimento del litorale del golfo di Salerno" dalla programmazione 2007-2013, sul quale pertanto non è stata certificata alcuna spesa³⁰⁶.

³⁰⁴ Fra gli indicatori di realizzazione, si citano, per il ripascimento artificiale e la ricostruzione delle dune, il n. di mq investiti dall'intervento (30.963 mq) e gli ettari di terreno salvati dall'erosione (23 ha).

³⁰⁵ Il parere della Commissione V.I.A.-V.A.S. prescriveva, infatti, che la realizzazione dell'opera avvenisse per stralci funzionali, dovendosi provvedere preliminarmente alla realizzazione delle sole barriere soffolte, tra la foce del fiume Picentino e il litorale Magazzeno, e successivamente, sulla base delle risultanze congiunte dei rilievi ondametrici e del monitoraggio dell'andamento della linea di riva, al completamento del Grande progetto.

³⁰⁶ Cfr. nota prot.687594 del 21/10/2016.

Al fine di assicurare continuità all'intervento, gli importi del primo stralcio funzionale, originariamente a valere sulla programmazione 2007-2013, hanno comunque trovato copertura a valere sulle risorse del POR FESR 2014-2020 – OT 5 – Prevenzione dei rischi naturali e antropici – Priorità di investimento 5a³⁰⁷.

L'ammissione a finanziamento del secondo intervento, (Completamento interventi di difesa e ripascimento del litorale del golfo di Salerno), sempre a valere sul POR FESR 2014-2020, è stata invece subordinata agli esiti della verifica di fattibilità e del monitoraggio dell'andamento della linea di riva, da effettuarsi a cura del beneficiario dopo il completamento del primo stralcio funzionale³⁰⁸.

In relazione agli impegni e pagamenti al 31/12/2019 a valere sul POR FESR 2014-2020, in sede istruttoria l'Autorità di gestione ha fornito il **prospetto finanziario riepilogativo, in cui a tali voci non corrisponde alcun importo.**

Per quanto attiene all'attuazione successiva, ad oggi risulta in fase di conclusione la procedura di aggiudicazione per l'affidamento delle attività di progettazione esecutiva, dei servizi di monitoraggio e dell'esecuzione dei lavori (appalto integrato) per un importo a base d'asta di 21.247.432,72 euro, e sono in corso le procedure di valutazione delle offerte. La determina di aggiudicazione definitiva e la contestuale stipula del contratto d'appalto sono attese a breve.

Poiché il crono-programma delle attività stabilisce un tempo utile per ultimare i lavori di 1.026 giorni decorrenti dalla data di consegna degli stessi, occorrerà valutare, ai fini dell'inserimento nel POR, se l'attuazione del progetto sia ancora in linea con la tempistica di chiusura della programmazione FESR 2014-2020.

³⁰⁷ Cfr. deliberazione G.R. n.289 del 23/5/2017. Con decreto dirigenziale n.241 del 10/5/2018, il primo intervento è stato ammesso a finanziamento a valere sull'asse 5 del POR Campania FESR 2014-2020 per 28.749.779,48 euro, Obiettivo specifico 5.1 – Azione 5.1.1 con beneficiario la Provincia di Salerno.

³⁰⁸ Ciò conformemente alle prescrizioni del citato decreto dirigenziale n.532/2014 della U.O.D. “Valutazioni ambientali” della Direzione generale per la difesa del suolo e l'ecosistema.

4.3.3 POR Calabria**4.3.3.1 POR Calabria – Ex Grande progetto “Gallico Gambarie III lotto -Tratto Mulini di Calanna — svincolo per Podargoni - S. Stefano D'Aspromonte”****Prospetto 1 – Dati finanziari**

(euro)

Importo ammesso a cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015				Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	
		Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanz.		
16.250.000	48.750.000	69.627	POR Calabria FESR 2007-2013 (FdR)	208.880	208.880	n.d.	70.059	210.178	16.179.941	48.539.822	14.749.553	44.248.660	5.510.318	FdR	20.663.691	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

L'ex Grande progetto, del valore complessivo di 65 milioni di euro, ha ad oggetto la realizzazione del III lotto dell'itinerario complessivo che parte dallo svincolo di Gallico sull'autostrada A3 Salerno – Reggio Calabria, e si conclude a Gambarie di Aspromonte³⁰⁹. L'obiettivo è di realizzare un migliore collegamento al servizio della località di Gambarie, sito su cui insistono già svariate strutture ricettive e dove sono previsti interventi di valorizzazione della vocazione turistica³¹⁰.

Il soggetto attuatore è l'amministrazione provinciale di Reggio Calabria, che ha provveduto ad aggiudicare l'appalto integrato per la predisposizione della progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori nel mese di marzo 2015.

In considerazione dei ritardi che hanno interessato la fase di appalto propedeutica alla definizione della progettazione esecutiva, nel giugno 2015 l'Autorità di gestione ha ritenuto opportuno chiedere la suddivisione in fasi di tale progetto, mantenendo la redazione della progettazione preliminare e definitiva nell'ambito del POR 2007-2013 per l'importo di 280.237 euro (fase I), e prevedendo la predisposizione della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori a valere sul POR FESR Calabria 2014-2020, per un importo complessivo pari a 64.719.763 euro (fase II)³¹¹.

Successivamente, la Commissione europea ha comunicato che, **essendo l'operazione nella sua totalità (fase I e fase II) di importo inferiore alla soglia di 75 milioni prevista per i Grandi progetti nella programmazione 2014-2020, il progetto**

³⁰⁹ CUP: B11B13000130006. Non si tratta di un progetto retrospettivo.

³¹⁰ Così, la scheda del Grande progetto, approvato con decisione comunitaria C(2012)8912 *final* del 5/12/2012.

³¹¹ L'Autorità di gestione ha comunicato che, in seguito alla trasmissione di alcune osservazioni ai contenuti della scheda ed al recepimento dei relativi riscontri da parte della stessa Autorità di gestione (in data 23 marzo e 24 giugno 2016), la Commissione europea, con Decisione C(2016)5170 *final* del 03/08/2016, ha approvato la nuova scheda rimodulata del Grande progetto.

doveva essere stralciato dall'elenco dei Grandi progetti, permanendo comunque nel POR quale ordinaria operazione a cavallo fra due programmazioni³¹².

Al 31 dicembre 2019 il beneficiario risulta aver assunto impegni per 58.998.214 euro e sostenuto esborsi per 27.551.588 euro, con un avanzamento dei lavori pari a circa il 42%. La realizzazione, programmata per fine 2020³¹³ è stata prorogata al 31/12/2021 con il decreto dirigenziale del Settore "Infrastrutture di trasporto" della Regione Calabria n. 227 del 16 gennaio 2020³¹⁴.

4.3.3.2 POR Calabria – Ex-Grande progetto “Sistema di collegamento metropolitano tra Cosenza Rende e Università della Calabria”

Prospetto 1 – Dati finanziari

(euro)

Importo ammesso al cofinanziamento		Pagamenti al 31/12/2015				Spesa certificata al 31/3/2017	Importo ammesso CE alla chiusura della programmazione	Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019		
Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali		Risorse Ue	
		Importo	Fonte di finanz.										Importo	Fonte di finanz.		
36.062.373	108.187.120	419.961	POR Calabria FESR 2007-2013 (FdR)	1.259.884	1.259.884	n.d.	794.090	2.382.271	39.205.910	117.617.729	8.915.399	26.746.198	987.270	FdR	3.702.261	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

Il prospetto riflette la situazione al 31 dicembre 2019. Con decisione successiva a tale data, l'ex-Grande progetto Metro di Cosenza è stato ritirato anche dalla programmazione 2014-2020. Come sarà meglio spiegato nel testo, per effetto di tale decisione, restano a carico del beneficiario anche le spese sostenute prima della fasizzazione, in quanto non più finalizzate ad un progetto ammesso al sostegno europeo.

L'ex Grande progetto, il cui beneficiario è la Regione Calabria, ha inizialmente ricevuto un contributo finanziario di 144.249.493 euro (di cui 108.187.120 euro di risorse FESR)³¹⁵, per un investimento di costo pari a 160 milioni (la parte restante doveva essere finanziata con risorse private del soggetto gestore).

L'obiettivo era di realizzare un'infrastruttura di trasporto metropolitano per connettere il centro della città di Cosenza con l'area urbana del Comune di Rende e con il Campus dell'Università della Calabria, trasferendo su modalità sostenibili gli attuali servizi pubblici su gomma e di drenare gran parte del traffico di automezzi privati nell'area urbana Cosenza-Rende.

In considerazione dei ritardi registrati sia nella fase iniziale (relativamente all'iter autorizzativo per l'esercizio del materiale rotabile e alla redazione della progettazione esecutiva), sia nella fase di avvio dei lavori (per la necessità di

³¹² Cfr. nota Ares(2017)2240829 del 2/5/2017.

³¹³ Cfr. relazione della Sezione regionale di controllo per la Calabria, annessa alla delibera di parifica del rendiconto regionale per l'esercizio 2018, approvata in data 23 ottobre 2019, pag. 363.

³¹⁴ L'aggiornamento proviene dalla Sezione regionale di controllo per la Calabria (nota Prot. 5175/2020).

³¹⁵ CUP: J81113000020004. La scheda del Grande progetto, nella sua formulazione originaria, è stata approvata con decisione della Commissione europea C(2012) 6737 final del 27/9/2012.

risolvere alcune interferenze del tracciato di progetto con i Comuni interessati e con l'ente gestore del metano), l'Autorità di gestione, con nota del 30 giugno 2015, ha fatto richiesta di fasizzazione. Con la scheda rimodulata, trasmessa il 30 dicembre 2015, è stata posta a carico della fase I esclusivamente la predisposizione della progettazione preliminare e definitiva (per un costo pari a 3.176.361,00 euro, di cui sono però stati successivamente certificati e ammessi solo 1.259.884,13 euro); sono state invece traslate alla fase II la realizzazione della progettazione esecutiva e l'esecuzione delle opere, per un importo pari a 156.823.639,00 euro, di cui 117.617.729,25 euro di risorse UE e 39.205.909,75 di risorse del Fondo di rotazione IGRUE³¹⁶. Considerando entrambe le fasi, il contributo totale a valere sul bilancio europeo assommava pertanto a 120 milioni (corrispondenti al 75% dell'importo pubblico ammissibile), mentre le risorse nazionali ad esso destinate ammontavano a 40 milioni (25%).

Sotto il profilo attuativo, il 31 maggio 2016 la Regione Calabria, in esito a procedura di appalto integrato, ha stipulato il contratto per la redazione della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori, con inizio previsto a novembre 2016. Tuttavia, l'introduzione di alcune modifiche al progetto esecutivo, conseguenti all'Accordo di programma stipulato fra la Regione Calabria ed i comuni di Cosenza e Rende, ha causato una dilatazione dei tempi per la definizione della progettazione esecutiva. Nel mese di agosto 2019 erano ancora in corso le attività di verifica propedeutiche all'approvazione della stessa³¹⁷ e quindi all'effettivo avvio dei lavori, la cui durata è prevista in 900 giorni. Inoltre, come evidenziato dal Direttore Generale del Dipartimento Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità, nella nota del 15/11/2019 (prot. n. 396422), alla mancata approvazione della progettazione esecutiva si è aggiunto un ulteriore e ben più rilevante elemento di criticità determinato dalla necessità di apportare una variante al progetto, con conseguente incremento del quadro economico di circa 50/60 milioni. **In sintesi, il progetto ha manifestato molteplici difficoltà realizzative ed è rimasto fermo alla progettazione esecutiva dal 2016. I cantieri non sono mai stati aperti. La società aggiudicataria dell'appalto risulta essere in concordato preventivo. La somma stanziata inizialmente non è sufficiente.**

³¹⁶ La nuova scheda Grande progetto a valere sul POR 2007-2013 e la conseguente suddivisione in fasi con il POR FESR-FSE Calabria 2014-2020 sono state approvate dalla Commissione europea con decisione C(2016)5903 final del 14/9/2016. Con specifico riferimento, invece, alla quota del Grande progetto a valere sul POR 2014-2020 (fase II), la Commissione ha comunicato l'approvazione tacita del formulario, contenente le informazioni di cui all'art. 102, paragrafo 1, primo comma, lettera a) del regolamento UE n.1303/2013, in data 5 ottobre 2017. La fase II del progetto è ammessa al finanziamento a valere sull'azione 4.6.1 “Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto”.

³¹⁷ Nota istruttoria prot. n.0300982 del 30/8/2019. Nella medesima nota, l'Autorità di gestione comunicava che, in base ai dati disponibili, entro il mese di settembre 2019 era attesa l'approvazione della progettazione esecutiva; e che, a seguire, l'Amministrazione avrebbe proceduto a riformulare il cronoprogramma dell'intervento.

I pagamenti della fase II, al 31 dicembre 2019, ammontavano a 4.689.530,92 (corrispondenti al 3% circa del contributo pubblico). Malgrado ciò, il cronoprogramma prevedeva ancora l'ultimazione dei lavori al 31 ottobre 2021.

Le difficoltà di realizzazione dell'intervento hanno suscitato l'attenzione del Parlamento europeo. In sede di risposta scritta a interrogazione parlamentare in data 22.10.2019, la Commissione ne condivideva le preoccupazioni, sottolineando che, stante il tempo normalmente necessario per la realizzazione di progetti infrastrutturali, era estremamente difficile che la costruzione dell'intera linea metropolitana potesse concludersi entro la chiusura del periodo di programmazione 2014-2020. In considerazione di ciò, l'Autorità di gestione del progetto è stata più volte invitata a valutare la situazione e a preparare piani alternativi che prevedessero la riprogrammazione delle risorse verso altre azioni/progetti³¹⁸.

Le criticità già note sono state ribadite anche in occasione dell'incontro, svoltosi nel mese di febbraio 2020, a seguito del quale l'Autorità di gestione, preso atto dei ritardi accumulati nella fase di approvazione della progettazione esecutiva che, di fatto, avrebbero reso altamente improbabile il completamento dell'intervento entro i termini di ammissibilità della spesa, ha manifestato l'intenzione di avviare le attività per il ritiro del progetto dal Programma³¹⁹.

Detta scelta è stata poi confermata in occasione del complessivo processo di revisione cui è stato sottoposto il POR Calabria FESR FSE 2014-2020 nel corso del 2020, processo nell'ambito del quale sono stati riorientati 500 milioni di euro in favore di azioni atte a fronteggiare l'emergenza COVID-19.

La copertura finanziaria della Metro di Cosenza (limitatamente al valore delle obbligazioni giuridicamente vincolanti assunte dall'Amministrazione regionale sulla base del contratto di appalto integrato stipulato il 25/7/2017 per un valore di 118,5 milioni di euro) sarà temporaneamente assicurata dalle risorse del FSC 2014-2020, per poi essere traslata, in prospettiva, a carico delle risorse del FSC 2021-2027.

L'Amministrazione regionale si riserva comunque di valutare la fattibilità tecnica e la sostenibilità economico-finanziaria del progetto prima di assumere le successive determinazioni in merito.

La proposta di revisione del Programma è stata approvata con decisione comunitaria C(2020)8335 *final* del 24/11/2020. **Le spese già certificate per l'ex-**

³¹⁸ Già nel corso della seduta del Comitato di Sorveglianza del 28/06/2019, il rapporteur della DG REGIO, nel prendere atto della mancata approvazione della progettazione esecutiva, aveva sottolineato come tale circostanza rappresentasse un fattore di rischio rilevante per l'intero Programma ed aveva espresso forti dubbi sulla possibilità che tale opera potesse essere ultimata nei 3 anni successivi alla consegna dei lavori.

³¹⁹ Nota prot. n. 88669 del 28/2/2020.

Grande progetto, pari a euro 2.825.964, saranno dunque ritirate dalla programmazione 2014-2020.

Il ritiro del progetto dal POR Calabria FESR FSE 2014-2020 ha comportato anche l'esclusione dal saldo rimborsabile per le spese già incluse nella domanda di pagamento finale a chiusura del ciclo 2007-2013, per un importo di 1.679.845,51 euro, di cui 1.259.884,13 euro a valere sulla quota europea.

4.4 Sintesi delle schede e osservazioni

Per un cospicuo numero di Grandi progetti, l'impossibilità di garantire l'operatività degli interventi nei tempi della programmazione 2007-2013 avrebbe comportato l'inammissibilità del finanziamento già riconosciuto, e la conseguente perdita del contributo, non solo per la parte non ancora realizzata, ma per l'intero.

Come già accaduto a fine programmazione 2000-2006, anche a fine ciclo 2007-2013, tale rischio è stato evitato consentendo di porre "a cavallo" di due periodi di programmazione i Grandi progetti in ritardo e rinviando al periodo successivo l'obiettivo di realizzare l'intervento nella sua integralità.

Il meccanismo in questione, oltre a scongiurare la perdita di fondi nell'immediato, ha creato una "riserva" di progetti almeno a priori già pronti per l'esecuzione nel periodo successivo. Allo stesso tempo ne ha però "ipotecato" almeno in parte gli obiettivi. Ciò è accaduto ad esempio per il POR Campania, in cui i Grandi progetti "ereditati" costituiscono la quasi totalità dei Grandi progetti del periodo successivo. Lo stesso vale per la programmazione dell'attuale PON Infrastrutture, i cui GP provengono per i due terzi (6 su 9) dal PON Reti e mobilità del precedente periodo di programmazione.

La condizione di fasizzazione ha riguardato 27 Grandi progetti, alcuni dei quali erano stati avviati solo in minima parte e sono stati pertanto pressoché interamente traslati in avanti. La sola indicazione della presenza di "ritardi nell'esecuzione dei lavori" è stata ritenuta sufficiente a motivare una richiesta di fasizzazione, senza necessità di ulteriori giustificazioni circa l'effettiva autonomia funzionale dei lotti. Alcune cautele erano state tuttavia poste dalla Commissione, al fine di evitare l'eccessivo prolungamento dell'esecuzione dell'opera, o l'indeterminatezza delle attività attribuibili all'una o all'altra fase: si pensi all'indicazione, in sede di fasizzazione, del tempo stimato per il completamento; all'assicurazione, nel rapporto finale di esecuzione, circa l'assunzione degli impegni giuridici e finanziari per completare e rendere operativa la seconda fase (e di conseguenza l'intero progetto) nel periodo 2014-2020; alla descrizione precisa dell'ambito materiale di ciascuna fase, con indicazione della rispettiva dotazione finanziaria (ovviamente ridotta per la prima fase), al fine di evitare che alla Commissione venisse dichiarata due volte la stessa spesa. Tali cautele non si sono rivelate sempre efficaci a impedire nuovi ritardi.

Dall'esame delle schede risulta che **alcuni Grandi progetti fasizzati sono stati poi effettivamente portati a termine, nell'attuale periodo** (ancorché, nella maggior parte dei casi, manchino alcune attività di completamento non ostate al funzionamento). Risultano pertanto ormai attivi 3 GP del PON Reti: il Raddoppio Palermo-Messina – Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo, integralmente terminato; la Tratta La

Malfa EMS-Carini di Palermo (mancano alcuni impianti tecnologici e il completamento della fermata Capaci-Kennedy); il "Potenziamento Metaponto-Sibari-Paola" (all'epoca dell'attivazione mancavano alcune opere di completamento relative alla viabilità secondaria).

Per nessuno di questi interventi è però ancora intervenuto il collaudo tecnico-amministrativo.

Sono pressoché ultimati, inoltre, anche il Raddoppio della tratta S. Andrea Bitetto della linea Bari-Taranto (i lavori integrativi, di minore entità, riguardano le strade di ricucitura), nonché il Grande progetto Pompei (mancano due interventi, in sospeso a causa della crisi economica dell'impresa appaltatrice; la percentuale di avanzamento finanziario comunicata dall'Autorità di gestione era pari al 99,97% al 28 febbraio 2021)³²⁰, e la Linea 1 della Metropolitana di Napoli (ad eccezione della stazione Duomo e di alcune sistemazioni esterne della stazione Municipio).

I progetti in questione sono comunque **fruibili e in funzione** (per la Metropolitana di Napoli in configurazione provvisoria).

In altri casi, **l'intervento è invece ancora in corso**. Si citano a tale proposito il GP del PON Reti "Velocizzazione Catania-Siracusa tratta Bicocca-Targia" (conclusione prevista per dicembre 2022); il GP "Valorizzazione dei laghi dei Campi Flegrei" (POR Campania, completamento previsto entro fine dicembre 2021); il GP "Raddoppio del passante ferroviario Palermo-Carini: tratta urbana A" (l'ultimazione della galleria, con relativi attrezzaggi tecnologici, è prevista entro giugno 2022, mentre le restanti opere dovrebbero essere completate entro dicembre 2022 e sono in corso i nuovi affidamenti dopo la risoluzione per inadempimento del contratto con il precedente Contraente generale).

Per altri progetti ancora, **i lavori sono fermi, o addirittura non ancora iniziati**, così da rischiare nuovamente l'inammissibilità per mancato completamento entro il termine finale del 2023 (in base alla regola detta dell'"n+3"). Si veda ad esempio il Grande progetto "Salerno Porta Ovest" (ex-PON Reti, oggi PON Infrastrutture), i cui lavori sono ripresi soltanto nel gennaio 2019 dopo 4 anni di provvedimenti amministrativi e giudiziari. Restano da determinare le eventuali ripercussioni sui tempi di esecuzione della perizia di variante recentemente approvata, nonché la compatibilità con l'orizzonte temporale dell'attuale ciclo di programmazione.

³²⁰ Il Grande Progetto Pompei (GPP), del valore di 105 milioni, di cui oltre i due terzi a carico dell'Unione europea, è stato oggetto di una recente deliberazione (n. 8/2021) della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, che ne ha giudicato positivamente le realizzazioni a tutela del sito, nonostante il ritardo esecutivo di circa cinque anni. Il cronoprogramma iniziale prevedeva infatti la conclusione delle attività entro dicembre 2015. Tuttavia, meno della metà era stato realizzato nel ciclo 2007-2013 (v. scheda).

Lo stesso dicasi per il GP "Itinerario Agrigento-Caltanissetta - tratto dal km 44+400 al km 74+300 della S.S. 640" (POR Sicilia), il cui obiettivo temporale (maggio 2021) già da tempo appariva non conseguibile con il ritmo di lavoro sinora registrato. I tempi successivi sono ancora incerti, risultando incerta la stessa possibilità di proseguire l'esecuzione con l'attuale titolare.

Come già detto, alcuni interventi, più che suddivisi in fasi autonome, **sono sostanzialmente slittati per intero alla fase successiva**. Tuttavia, anche nel nuovo periodo si sono manifestate notevoli criticità attuative, che hanno determinato negli anni forti ritardi. È questo il caso di alcuni GP del POR Campania:

- 1) GP "Bandiera Blu del litorale Domitio", per il quale al 31 dicembre 2015 risultavano completate soltanto le fasi di progettazione preliminare e definitiva, mentre le operazioni di gara sono state rallentate dal contenzioso sia avverso alcune esclusioni che sull'aggiudicazione definitiva. Il progetto continua a soffrire di difficoltà esecutive. Dei due lotti previsti per la fase 2, per il primo non è stata realizzata alcuna opera, e solo per il secondo è stata attestata in sede istruttoria l'assenza di criticità tali da mettere in pericolo la realizzazione finale entro il nuovo orizzonte temporale (benché l'avanzamento finanziario non superi il 30%).
- 2) GP "Risanamento ambientale e valorizzazione dei Regi Lagni", che ha avuto un'attuazione soltanto minimale nel periodo 2007-2013, e che pertanto deve realizzarsi pressoché interamente nell'attuale periodo di programmazione. Solo un impianto è quasi ultimato. Le percentuali di realizzazione degli altri 4 impianti si collocano, a seconda dei casi, tra il 10 e il 40% dei lavori previsti.
- 3) GP "Centro storico di Napoli" (29 interventi, per un importo di 100 milioni ammessi a finanziamento, di cui sono stati certificati soltanto poco più di 2 milioni per spese generali e avvio dei cantieri). L'Autorità di gestione ha segnalato che la molteplicità degli interventi, unita al disagio di lavorare in aree a fortissima densità abitativa e ricche di preesistenze artistiche ed archeologiche, hanno determinato "un'enorme difficoltà nel rispetto dei cronoprogrammi". Lo stato di attuazione fisico e finanziario del progetto è oggetto di un monitoraggio rafforzato, di concerto tra il beneficiario (Comune di Napoli) e Commissione europea, e si sta valutando l'opportunità di una eventuale rimodulazione.

La commessa risulta fortemente rallentata anche per il GP "Sistema metropolitano Catanzaro Città-Germaneto" (POR Calabria), la cui chiusura, già procrastinata dal 2018 alla fine del 2020, è ormai prevista per febbraio 2022. Analoghe criticità in ordine alla tempistica manifesta il GP "Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana Nord barese" (POR Puglia), per la cui realizzazione nell'ambito della seconda fase sono previsti 4 sotto-interventi: di questi, è stata raggiunta una percentuale

di avanzamento fisico pari al 90% per il solo "Raddoppio e ammodernamento della Tratta Corato-Andria". Per gli altri tre ("Interramento della linea e lavori collegati alla stazione di Andria; interconnessione con la linea RFI nel Comune di Barletta e lavori complementari), l'avanzamento è ancora pari a zero.

Le **cause più ricorrenti di intralcio** sono state segnalate dalle Autorità di gestione in sede istruttoria. Esse non sono dissimili dagli impedimenti occorsi nella prima fase.

Si tratta di criticità riconducibili principalmente al contenzioso sullo svolgimento della gara, alle inadempienze gravi da parte dell'appaltatore, al sopraggiunto dissesto finanziario di quest'ultimo soggetto, a difficoltà tecniche che determinano la necessità di costose varianti e modifiche alla progettazione esecutiva, al disomogeneo livello di definizione progettuale acquisito dalle amministrazioni. Costituiscono possibili ostacoli anche le interferenze con gli stakeholders potenzialmente coinvolti, rispetto ai quali occorrerebbe un'adeguata condivisione delle scelte "a monte" della realizzazione dell'opera (è il caso del GP Catanzaro città-Germaneto, che ha visto il disaccordo tra i vari soggetti gestori presenti sul territorio: Enel, Italgas, Snam, Comune di Catanzaro, Università).

Dal punto di vista amministrativo, **non v'è spazio per un'effettiva attività di impulso da parte dell'Autorità di gestione, che non ha il potere di orientare il processo realizzativo verso la risoluzione delle situazioni critiche o verso una più rapida evoluzione**. Per il Grande progetto Pompei, l'intervento è stato finalmente attuato anche grazie a misure di rafforzamento organizzativo ed alla creazione di un organo straordinario (il direttore generale di progetto), con una propria dotazione di personale, incaricato di accelerare lo svolgimento dei lavori, con compiti di governo del GP e di stazione appaltante.

Sul piano dell'impatto, ci si può chiedere se la "fruizione" piena non venga di fatto ancora rimandata nel tempo, anche ad opera compiuta, per mancanza di progettualità "complementari", per la cui realizzazione non sono talvolta disponibili le necessarie risorse finanziarie o che risultano anch'esse affette da ritardi realizzativi.

Così, alcuni progetti avrebbero bisogno di investimenti aggiuntivi per esplicitare appieno le proprie potenzialità a fini di sviluppo del territorio: si veda il Grande progetto ferroviario "Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo", ormai realizzato per la totalità (19,7 km), ma per il quale si rileva che i fondi per assicurare il finanziamento dei tratti di doppio binario mancanti (tra Patti e Castelbuono) non sono più presenti nel nuovo Programma per il Sud. Alla richiesta di precisare eventuali fonti di

finanziamento alternative, l'amministrazione ha risposto che le risorse finanziarie "sono attualmente non disponibili".

Un rilievo di analoga natura, attinente cioè all'assenza di interventi "complementari", è espresso nella citata relazione della Sezione controllo Stato della Corte dei conti sul Grande progetto Pompei, che ha segnalato la mancata realizzazione della cd. "buffer zone", circostante il sito oggetto diretto dell'intervento, e fortemente raccomandata dall'Unesco.

Parimenti, per le opere civili della Linea 1 della metropolitana di Napoli, è stato rilevato che "soltanto l'ulteriore estensione della linea ad altri segmenti verso il Centro Direzionale e l'aeroporto consentirà di chiudere l'anello e di incrementare il numero dei passeggeri".

Considerazioni distinte meritano poi i **Grandi progetti ritirati**. Già al paragrafo 4.1, cui si rimanda, è stato segnalato il sostanziale ridimensionamento degli importi di tali progetti, pur confermati al finanziamento europeo. Si tratta, peraltro, di una categoria molto disomogenea: accanto a interventi "convertiti" in progetti ordinari per il mero effetto dei mutamenti normativi sopravvenuti (innalzamento della soglia finanziaria da 50 a 75 milioni per i Grandi progetti nel settore dei trasporti), si rinvengono progetti che sono stati "spacchettati" per esserne stata riconosciuta a posteriori (cioè dopo la fasizzazione) l'eterogeneità degli obiettivi e la mancanza di unitarietà, e progetti che nel passaggio dalla I alla II fase hanno registrato criticità tali da determinarne l'abbandono.

Alla prima tipologia possono farsi risalire l'ex GP del POR Campania "S.S. 268 Vesuvio", nonché i due ex Grandi progetti "Potenziamento tecnologico del Nodo di Napoli" del PON Reti e "Strada Gallico Gambarie del POR Calabria, che sono proseguiti come progetti ordinari nel ciclo 2014-2020, senza che il mutamento di "statuto" abbia inciso sulla loro realizzazione. I lavori della S.S. "Vesuvio" sono stati ultimati e l'intervento è in funzione.

Come già detto, per alcuni interventi è emersa a posteriori la difficoltà di realizzazione integrata entro la cornice giuridica di un GP. Essi sono stati pertanto scomposti in più sotto-progetti "ordinari" che sono ritenuti realizzabili entro l'orizzonte temporale del ciclo 2014-2020 (e dunque entro il 2023). Si citano a titolo di esempio l'ex GP Porto di Salerno (il cui completamento, nonostante i rallentamenti registrati in corso di esecuzione, è ancora ritenuto compatibile con le scadenze della programmazione 2014-2020); l'ex GP Nodo di Napoli, per il quale l'ultimazione dei lavori è prevista appunto per marzo 2023.

Si registra, pertanto, la tendenza a scavalcare le scadenze previste per l'ultimazione dei lavori e ad espanderne la realizzazione su tutto l'arco consentito dal ciclo di programmazione.

Per quanto riguarda l'ex GP "Porto di Augusta", ne va segnalato il notevole ridimensionamento, avendo esso "perduto" uno dei tre interventi che in origine lo componevano. Gli altri due interventi, entrambi confermati al finanziamento europeo, sono proseguiti separatamente. Il primo è ultimato ma non ancora in funzione per non collaudabilità; il secondo, ostacolato dal contenzioso per inadempimento dell'impresa aggiudicataria, risulta avviato soltanto a dicembre 2020.

La "scomposizione" in distinti progetti di natura ordinaria ha riguardato l'ex GP "Mostra d'Oltremare". L'intervento è stato ritirato dal POR Campania 2007-2013, e risulta riprogrammato ex novo, in parte a carico del POR Campania 2014-2020 e in parte a carico del Programma Operativo Complementare Campania per lo stesso periodo (POC Campania 2014-2020). L'attuazione dei lotti restanti non è stata ritenuta compatibile con le scadenze del ciclo 2014-2020 e il relativo finanziamento è stato rinviato a successivi provvedimenti. Per il momento non risulta alcuna erogazione finanziaria nella programmazione 2014-2020.

Per quanto riguarda l'ex GP Porto di Napoli, la scomposizione ha dato luogo a nove distinti interventi, rispondenti ad obiettivi differenziati e non più inquadrabili in un'unica cornice strategica. Sette dei nuovi interventi sono ormai imputati come progetti ordinari a diversi Assi del POR FESR Campania 2014-2020 (tre interventi risultano peraltro ulteriormente differiti al periodo 2021-2027 a seguito della riprogrammazione determinata dall'emergenza sanitaria da Covid-19); mentre gli ultimi due sono stati posti a carico del PON Infrastrutture.

Anche l'ex GP "Risanamento ambientale dei corpi idrici superficiali" (POR Campania) è stato scomposto in tre progetti ordinari, destinati ad essere finanziati interamente nell'attuale ciclo di programmazione. Le difficoltà realizzative di un lotto in particolare (il Lotto funzionale Benevento) hanno tuttavia consigliato un aggiornamento della tempistica di attuazione. Con riferimento, infine, agli interventi compresi nel Lotto Caserta, ad oggi essi non fanno registrare alcun avanzamento dal punto di vista fisico, in quanto tutti attualmente in fase di progettazione.

Per quanto riguarda, infine, gli interventi "stralciati" dalla programmazione per la constatata impossibilità di prevederne la tempistica attuativa, si segnala l'ex-GP "recupero del fiume Sarno", per il quale la fasizzazione non è mai divenuta operativa. Il progetto, che avrebbe dovuto terminare entro l'orizzonte temporale della programmazione 2007-2013, poi entro il 2019, in realtà a fine 2019 risultava

notevolmente ampliato nell'oggetto e avviato soltanto per alcuni interventi urgenti e cantierabili.

Per **l'ex GP della Metro Cosenza** (POR Calabria), il progetto è fermo alla progettazione esecutiva dal 2016. I cantieri non sono mai stati aperti. La società aggiudicataria dell'appalto risulta essere in concordato preventivo. A causa di una importante variante, la somma stanziata inizialmente non è sufficiente a realizzare l'opera. La Commissione aveva da tempo espresso l'opinione che il progetto rappresentasse un fattore di rischio rilevante per l'intero Programma. Il progetto è pertanto stato ritirato dalla programmazione 2014-2020, con esclusione dal saldo rimborsabile delle spese già incluse nella certificazione 2007-2013. Si prevede ormai che l'intervento venga finanziato a carico della programmazione FSC 2021-2027.

La situazione ora descritta è illustrata sinteticamente nel prospetto che segue:

4.4 Sintesi delle schede e osservazioni

Prospetto 1 – Riepilogo degli 11 ex Grandi progetti ritirati

(euro)

Titolo Grande Progetto		Importo della Decisione Fase 1		Importo della Decisione Fase 2		Impegni al 31/12/2019		Pagamenti al 31/12/2019			Note
		Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Risorse Ue	Risorse nazionali	Fonte di finanziamento	Risorse Ue	
PON Reti e mobilità	Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta: 1) e 2)	2.835.312	8.505.936	9.240.969	27.722.907	9.240.969	27.722.907	0	FdR (L. 183/1987)	0	Fasizzato e ridimensionato. Nella fase 2 risultano due progetti ordinari del PON Infrastrutture. Il primo è ultimato ma non in funzione (non collaudabile); per il secondo sono stati appena avviati i lavori.
	Potenziamento Tecnologico del Nodo di Napoli	4.844.451	14.533.352	12.059.724	36.179.172	12.059.724	36.179.172	10.688.957	FdR (L. 183/1987)	32.066.872	Fasizzato. Costo totale delle due fasi inferiore a 75 milioni. Nella fase 2 è progetto ordinario del PON Infrastrutture. Ultimazione dei lavori prevista per marzo 2023.
Totale PON Reti e mobilità		7.679.763	23.039.288	21.300.693	63.902.079	21.300.693	63.902.079	10.688.957		32.066.872	
Totale PON		7.679.763	23.039.288	21.300.693	63.902.079	21.300.693	63.902.079	10.688.957		32.066.872	
POR Campania	Risanamento ambientale dei corpi idrici superficiali delle aree interne	22.500	67.500	0	0	5.839.728	17.604.269	1.053.044	FdR (L. 183/1987)	3.159.133	Fasizzazione mai divenuta operativa. Decerficato dalla programmazione 2007-2013 e scomposto in tre progetti ordinari da attuarsi singolarmente sul POR Campania 2014-2020.
	Logistica e porti. Sistema integrato Porto di Napoli	1.496.993	4.490.980	36.968.248	110.904.743	38.360.508	109.851.519	3.836.051	FdR (L. 183/1987)	10.985.152	Fasizzato e scomposto in 9 interventi ordinari, di cui 7 imputati al POR Campania 2014-2020 e 2 al PON Infrastrutture. La programmazione di 3 dei 7 interventi a carico del POR Campania è stata differita al periodo 2021-2027 causa Covid.
	Logistica e porti. Sistema integrato Porto di Salerno	6.864.373	20.593.118	10.889.726	32.669.179	10.889.726	32.669.179	1.088.973	FdR (L. 183/1987)	3.266.918	Fasizzato. Un intervento continua come progetto ordinario nel POR Campania 2014-2020 mentre gli altri 2 sono nel PON Infrastrutture. Nonostante i rallentamenti il completamento è ritenuto compatibile con il ciclo 2014-2020.
	SS 268 del Vesuvio - Lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo	7.458.708	22.376.123	3.284.933	9.854.801	3.284.934	9.854.802	2.333.738	FdR (L. 183/1987)	7.001.214	Fasizzato. Costo inferiore a 75 milioni. Nella fase 2 è diventato progetto ordinario del POR Campania. Lavori ultimati.
	Completamento della riqualificazione e recupero del fiume Sarno	892.602	2.677.805	0	0	441.730	1.325.190	252.485	FdR (L. 183/1987)	757.456	Fasizzazione mai divenuta operativa. Decerficato dalla programmazione 2007-2013 e confluito in un nuovo e più vasto programma di interventi di mitigazione del rischio idraulico nel POR Campania 2014-2020. Avviato per i soli interventi urgenti.
	Riqualificazione urbana dell'area e dei beni culturale e architettonici della Mostra d'Oltremare	163.400	490.200	0	0	0	0	0		0	Fasizzazione mai divenuta operativa. Decerficato dalla programmazione 2007-2013. Rifinanziato parzialmente sul POR Campania 2014-2020 e sul POC Campania 2014-2020. Per 7 dei 9 lotti la realizzazione non è compatibile coi termini della 2014-2020
	Interventi di difesa e ripascimento del litorale del Golfo di Salerno	0	0	0	0	0	0	0		0	Ritirato prima della fasizzazione dalla 2007-2013 e ripresentato sul POR Campania 2014-2020. La tempistica di attuazione non pare compatibile con le scadenze della programmazione 2014-2020. Incerta la rendicontazione nel POR.
Totale POR Campania		16.898.575	50.695.726	51.142.907	153.428.723	58.816.626	171.304.959	8.564.291		25.169.873	
POR Calabria	Lavori di adeguamento della strada Gallico – Gambarie III lotto	70.059	210.178	16.179.941	48.539.822	14.749.553	44.248.660	5.655.073	FdR (L. 183/1987)	20.663.691	Fasizzato. Costo inferiore a 75 milioni. Nella fase 2 è progetto ordinario del POR Calabria. Realizzazione programmata per fine 2020, attualmente prorogata al 31/12/2021.
	Sistema di collegamento metropolitano Cosenza Rende e Università della Calabria	794.090	2.382.271	39.205.910	117.617.729	8.915.399	26.746.198	987.270	FdR (L. 183/1987)	3.702.261	Fasizzazione approvata. Progetto fermo alla progettazione esecutiva dal 2016. Ritirato dal POR Calabria 2014-2020 per incompatibilità colle scadenze. In prospettiva possibile traslazione a carico delle risorse dell'FSC 2021-2027.
Totale POR Calabria		864.149	2.592.449	55.385.851	166.157.551	23.664.952	70.994.858	6.642.343		24.365.952	

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Autorità di gestione

5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

I Grandi progetti ammessi al cofinanziamento europeo costituiscono una specifica categoria di interventi strutturali, finalizzata a conseguire risultati di ampia portata attraverso "un insieme di lavori, attività o servizi in sé intesa a realizzare un'azione indivisibile di precisa natura tecnica o economica, che ha finalità chiaramente identificate". per un valore finanziario singolo superiore ai 50 milioni. Il termine per la presentazione dei documenti di chiusura del ciclo di programmazione 2007-2013 era fissato al 31 marzo 2017. Per i GP non funzionanti alla data della chiusura amministrativa, il completamento poteva tuttavia avvenire avvalendosi di altri tipi di risorse, entro il termine imperativo del 31 marzo 2019. Per i Grandi progetti posti "a cavallo" con il ciclo di programmazione successivo, l'attuazione è stata finanziata in parte a valere su risorse europee del ciclo 2007-2013, in parte su risorse del ciclo 2014-2020.

La presente indagine ha esaminato, sotto il profilo dell'effettiva **fruibilità, i risultati** dei Grandi progetti della programmazione 2007-2013, a distanza di anni dalla fine "amministrativa" della programmazione in cui furono originariamente inseriti. Le osservazioni sintetiche relative alle singole tipologie di Grandi progetti sono state già illustrate nei paragrafi conclusivi dei capitoli 2 (progetti completati entro il ciclo di programmazione 2007-2013), 3 (progetti ancora "non funzionanti" alla data del 31 marzo 2017) e 4 (progetti "a cavallo" con la programmazione 2014-2020), cui pertanto si rinvia. Qui di seguito si presentano alcuni spunti trasversali di riflessione, validi anche in prospettiva futura.

Come chiarito dalla giurisprudenza europea fin dal 2005³²¹, "al fine di garantire il buon funzionamento del sistema dei fondi comunitari a finalità strutturale e la loro sana gestione finanziaria, la realizzazione di qualsiasi progetto cofinanziato dai fondi comunitari [...] deve mirare alla funzionalità del detto progetto, requisito questo che è alla base della decisione con cui viene concesso il finanziamento comunitario". Nell'ipotesi in cui l'opera oggetto del progetto non sia né funzionale né fruibile – prosegue la sentenza citata – sarebbe manifestamente incompatibile col diritto europeo autorizzare il beneficiario del contributo a conservare il finanziamento concesso al fine della realizzazione dell'opera, mentre l'opera stessa non è utilizzabile.

Il presupposto essenziale per avere titolo al contributo finanziario concesso nell'ambito dei fondi strutturali è pertanto l'espletamento della funzione economica in favore della collettività, che non può evidentemente provenire da un'opera non ancora in uso o non utilizzabile.

³²¹ Cfr. la sentenza del Tribunale di primo grado in causa T-60/03, Regione siciliana contro Commissione delle CE.

Tale impostazione è stata rafforzata nel tempo: la focalizzazione sui risultati, già presente nella regolamentazione europea da inizi 2000, costituisce ormai una specifica condizionalità della programmazione che si realizzerà entro la cornice del Recovery Plan, e più in generale un aspetto essenziale della programmazione dei fondi SIE del nuovo periodo 2021-2027. Perciò le osservazioni che seguono (relative all'avanzamento lento e ancora non soddisfacente di numerosi Grandi progetti del periodo di programmazione 2007-2013) non rilevano soltanto rispetto al passato, ma sollevano problematiche suscettibili di riproporsi in futuro, amplificate dalle notevoli risorse in gioco e dalla serrata tempistica di attuazione (e rendicontazione) del PNRR, la cui dotazione finanziaria andrà gestita unitamente a quella offerta dalla programmazione del ciclo 2021-2027 (cfr. il capitolo 1).

Nel corso della programmazione 2007-2013 sono stati approvati in totale 56 Grandi progetti, afferenti in massima parte all'Obiettivo convergenza, **per un valore complessivo di 7,634 miliardi (di cui 5,582 miliardi risorse UE)** (importi ammessi a cofinanziamento).

Alla data del **31/12/2020**, lo stato di realizzazione di tali progetti presenta i seguenti "numeri":

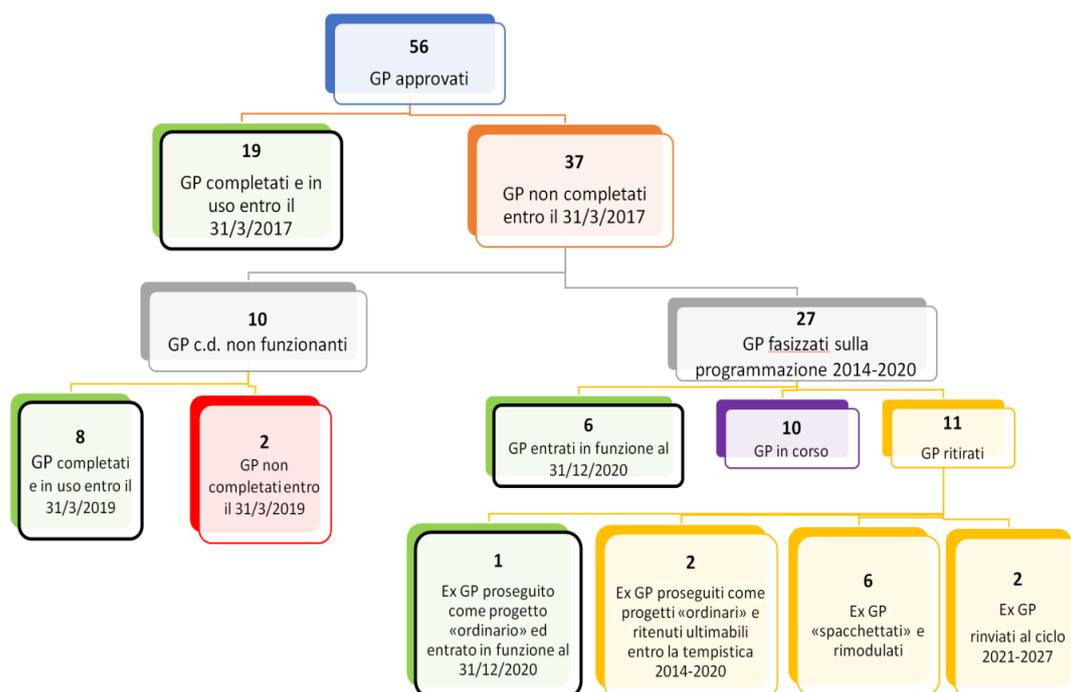
- **34 progetti sono in funzione** (alcuni di essi sono fruibili sebbene parte dei lavori debba ancora essere ultimata);
- **11 progetti sono in corso di realizzazione come Grandi progetti della nuova programmazione 2014-2020**³²²;
- **11 progetti sono in corso di realizzazione come progetti "ordinari" della nuova programmazione**, essendo stati ritirati dal novero dei Grandi progetti³²³. Alcuni di essi sono stati "spacchettati" in più progetti di dimensioni minori, o riconfigurati con altre caratteristiche.

Pertanto, a distanza di quattro anni dalla data di presentazione delle certificazioni di chiusura del ciclo di programmazione 2007-2013, solo i due terzi dei Grandi progetti approvati risultano effettivamente entrati in funzione.

La situazione è rappresentata, in verde, nel seguente diagramma "ad albero":

³²² Si tratta di 10 GP "fasizzati", cui si aggiunge anche il GP "non funzionante" relativo alla Linea 6 della metropolitana di Napoli, che, non essendo stato completato entro il 31/3/2019, è stato ritirato dalla programmazione 2007-2013 e ripresentato recentemente dall'AdG come Grande progetto nella programmazione 2014-2020 (l'approvazione di tale operazione è, tuttavia, ancora pendente presso la Commissione europea).

³²³ Ci si riferisce a 10 degli 11 Grandi progetti ritirati (escluso l'ex Grande progetto S.S. del Vesuvio – ritirato dalla lista dei Grandi progetti, ma completato al 31/12/2020 come progetto ordinario) e al secondo dei 2 GP "non funzionanti" che non sono stati completati entro il termine del 31/3/2019 (Completamento dell'Autostrada Siracusa-Gela).

Grafico 1 – I Grandi progetti operativi al 31/12/2020

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

In maggiore dettaglio, dei 34 Grandi progetti operativi alla data del 31/12/2020:

- 19 sono entrati in funzione entro il 31/3/2017³²⁴;
- 8 sono entrati in funzione tra il 31/3/2017 e il 31/3/2019 (ulteriore scadenza consentita per completare con fondi nazionali i progetti cd. "non funzionanti" alla data della certificazione finale³²⁵);
- 6 sono stati completati entro il 31/12/2020, nell'ambito della programmazione 2014-2020 (progetti "fasizzati" o "a cavallo" della nuova programmazione)³²⁶;
- 1 è stato completato come progetto "ordinario" sotto il vigore della attuale programmazione, in seguito al suo ritiro dalla lista dei Grandi progetti (l'ex GP "S.S. Vesuvio").

Con riferimento ai 19 Grandi progetti completati entro il 31/3/2017, è possibile osservare che, per oltre la metà dei casi (10 GP), si tratta di progetti retrospettivi (cioè progetti già precedentemente finanziati a valere su risorse nazionali), oppure di progetti provenienti dalla programmazione 2000-2006.

Pertanto, **solo 9 dei 56 Grandi progetti complessivamente approvati hanno avuto sia l'avvio che la conclusione nell'ambito della programmazione 2007-2013,**

³²⁴ Si tratta dei Grandi progetti che nel testo vengono definiti come "completati a fine ciclo di programmazione 2007-2013" (cfr. il cap. 2).

³²⁵ Per tali progetti si rimanda al capitolo 3.

³²⁶ Per tali progetti si rimanda al capitolo 4.

come interventi finanziati dall'UE entro la durata ordinaria del ciclo (in pratica, il decennio 2007-2017).

Dei 9 Grandi progetti che sono stati avviati e conclusi nei termini iniziale e finale del periodo di programmazione 2007-2013, 3 sono relativi alla diffusione della banda ultra larga³²⁷; 2 sono investimenti industriali³²⁸; 4 hanno natura infrastrutturale (realizzazione di un *People Mover* tra l'aeroporto e la stazione ferroviaria di Pisa; ricostruzione della galleria ferroviaria Coreca; ammodernamento della rete ferroviaria Ferrovie del sud-est - Area Salentina; costruzione in lotti funzionali della linea di trazione elettrica Bari-Taranto³²⁹).

Ad esclusione dei 9 GP segnalati, la tendenza a travalicare i limiti di durata di un ciclo di programmazione è generalizzata. Oltre ai 10 GP già menzionati nel novero dei progetti completati al 31/3/2017, significativa è infatti la presenza di interventi retrospettivi e/o provenienti dalla programmazione 2000-2006 anche tra i Grandi progetti "non funzionanti": ben 6 interventi su 10 rientrano in una delle due casistiche (tale situazione risulta verificata, in particolare, per 5 degli 8 "non funzionanti" poi conclusi al 31/3/2019). Anche i GP fasizzati sulla programmazione 2014-2020 (che già di per sé rappresentano un segnale di difficoltà realizzativa nell'arco di un ciclo) presentano due fattispecie di progetti retrospettivi (l'ulteriore fasizzazione di progetti già posti a cavallo tra la programmazione 2000-2006 e quella 2007-2013 era invece vietata), peraltro non ancora terminati al 31/12/2020.

Complessivamente il "peso" dei retrospettivi sulla programmazione 2007-2013 (in tutto 15 GP, di cui 3 non ancora in uso al 31/12/2020) corrisponde al 26,8% della popolazione totale e al 35,2% in termini di valore. Ad essi si aggiungono i progetti provenienti dal precedente ciclo (questi ultimi tutti terminati), che incidono per il 10,7% in termini numerici e per l'1,9% in termini di volume finanziario³³⁰.

Tali dati mostrano con evidenza la difficoltà di realizzare un'opera infrastrutturale nell'arco temporale di un solo ciclo di programmazione, nonostante il carattere prioritario che le infrastrutture individuate rivestono per lo sviluppo del territorio cui si riferiscono (e potenzialmente dell'intero Paese).

Peraltro, va rilevato che il ricorso ai progetti retrospettivi - che nel caso della Regione siciliana coinvolge la totalità dei Grandi progetti presentati - va a scapito del principio di programmazione, comporta discontinuità nella distribuzione temporale della

³²⁷ I 3 GP appartengono rispettivamente al POR Lombardia, al POR Campania e al POR Calabria.

³²⁸ I 2 GP appartengono al PON Ricerca e Competitività e al POI Energie rinnovabili.

³²⁹ I 4 GP appartengono rispettivamente al POR Toscana, al PON Reti, e al POR Puglia (gli ultimi due progetti).

³³⁰ Per evitare di contarli due volte, non sono stati considerati i progetti già finanziati nel periodo 2000-2006 che fossero anche retrospettivi.

spesa, e pospone nel tempo l'impatto sperato, essendo quest'ultimo condizionato al successivo reimpiego, a fini di sviluppo e negli stessi territori, delle risorse "liberate" da tale operazione. In assenza di tale reimpiego, peraltro scarsamente tracciabile e comunque diluito nel tempo, la "presentazione a rimborso" di interventi già finanziati con risorse nazionali realizza un effetto di sostituzione, opposto al principio di addizionalità, che è invece uno dei cardini dell'intervento strutturale europeo³³¹.

Rimane dunque critico il giudizio su tale categoria di progetti, benché ne venga sottolineata dall'amministrazione nazionale la coerenza rispetto al più ampio contesto della politica unitaria di coesione.

Dal punto di vista finanziario, per quanto riguarda gli 8 progetti "non funzionanti" poi conclusi al 31 marzo 2019, i ritardi e le difficoltà riscontrati nell'attuazione degli interventi, che ne avevano impedito l'entrata in funzione al 31 marzo 2017, hanno determinato nella maggior parte dei casi un ricorso ad ulteriori fonti di finanziamento nazionali per coprire le spese non rimborsabili sulla quota europea. Al momento della redazione della presente relazione non risultano ancora disponibili tutti i dati definitivi delle chiusure dei Programmi operativi relativi all'Obiettivo Convergenza. Tuttavia, il confronto tra gli importi ammessi a cofinanziamento, i dati relativi alle spese certificate e i dati dei pagamenti finali mostra che, a fronte di un ammontare complessivo di pagamenti sostanzialmente in linea con il valore dell'investimento ammesso a cofinanziamento, risulta ribaltata la percentuale di ripartizione tra risorse nazionali e risorse europee rispetto ai valori originariamente previsti in sede di ammissione a cofinanziamento. La spesa certificata al 31/3/2017, pari a 308 milioni, ammonta a poco meno della metà dell'importo ammesso a cofinanziamento a valere su risorse europee, pari a 620 milioni. Gli esborsi necessari al completamento delle opere successivamente al 31 dicembre 2015 sono dunque rimasti a carico delle risorse nazionali.

Sotto altro riguardo, va sottolineato che la fasizzazione di ben 27 Grandi progetti – se da un lato ha consentito di scongiurare la perdita di fondi nell'immediato e di creare una riserva di progetti già pronti per l'esecuzione nel periodo di programmazione successivo – dall'altro, ha ipotecato almeno in parte gli obiettivi della programmazione a venire. Così è accaduto ad esempio per il POR Campania, in cui i Grandi progetti "ereditati" dal ciclo 2007-2013 costituiscono la quasi totalità dei Grandi progetti del periodo successivo, o per l'attuale PON Infrastrutture, i cui GP provengono per i due terzi (6 su 9) dal PON Reti del precedente periodo di programmazione.

Gli effetti sono parimenti negativi per quanto riguarda l'impatto atteso in termini di creazione di valore nei territori. La mancata conclusione degli interventi entro i termini

³³¹ Per contrastare tale effetto sostitutivo sono stati reintrodotti di recente dei principi di riequilibrio territoriale a favore del Mezzogiorno (L. n. 18/2017).

previsti dalla programmazione 2007-2013 e la successiva fasizzazione hanno comportato una rimodulazione degli importi finanziati, determinando un rinvio nel tempo del valore potenzialmente generato dalle risorse.

In particolare, le decisioni di fasizzazione dei GP della Commissione europea **hanno approvato il mantenimento di un importo totale di 1,65 miliardi a valere sulla fase I**, accettando di traslare sulla fase II un totale di **2,36 miliardi**. In definitiva, **per i 27 Grandi progetti in argomento è rimasto imputato alla fase I un ammontare di risorse pari a un terzo circa del finanziamento totale inizialmente approvato (4,46 miliardi)**.

Peraltro, le somme rendicontate di fase I si sono ulteriormente ridotte per effetto della successiva decisione di ritirare alcuni Grandi progetti dalla programmazione 2007-2013, che ne ha determinato la conseguente decertificazione (ad es. l'ex GP Porto di Napoli, l'ex GP Risanamento ambientale dei corpi idrici superficiali, l'ex GP Ripascimento del litorale golfo di Salerno, tutti appartenenti al POR Campania).

Alcuni dei 27 progetti fasizzati erano stati avviati soltanto in minima parte e sono stati pressoché interamente traslati in avanti, venendo ritenuta sufficiente a motivare la richiesta di fasizzazione la semplice indicazione della presenza di "ritardi nell'esecuzione dei lavori", senza ulteriori indagini sull'effettiva autonomia funzionale dei lotti imputati alla programmazione successiva. Alcuni progetti così passati alla programmazione 2014-2020 sono stati successivamente ritirati e rimodulati (talvolta ridimensionandone il perimetro), per esserne stata riconosciuta l'eterogeneità degli obiettivi.

Va peraltro notato che in più di un caso la fasizzazione non ha risolto i problemi attuativi, e si è manifestata l'impossibilità di portare a termine i progetti anche entro l'orizzonte temporale del nuovo ciclo 2014-2020. Le realizzazioni dei fasizzati al 31 dicembre 2020 (6 Grandi progetti, più uno ormai classificato come ordinario) riguardano un importo totale di soli 324.307.495 euro.

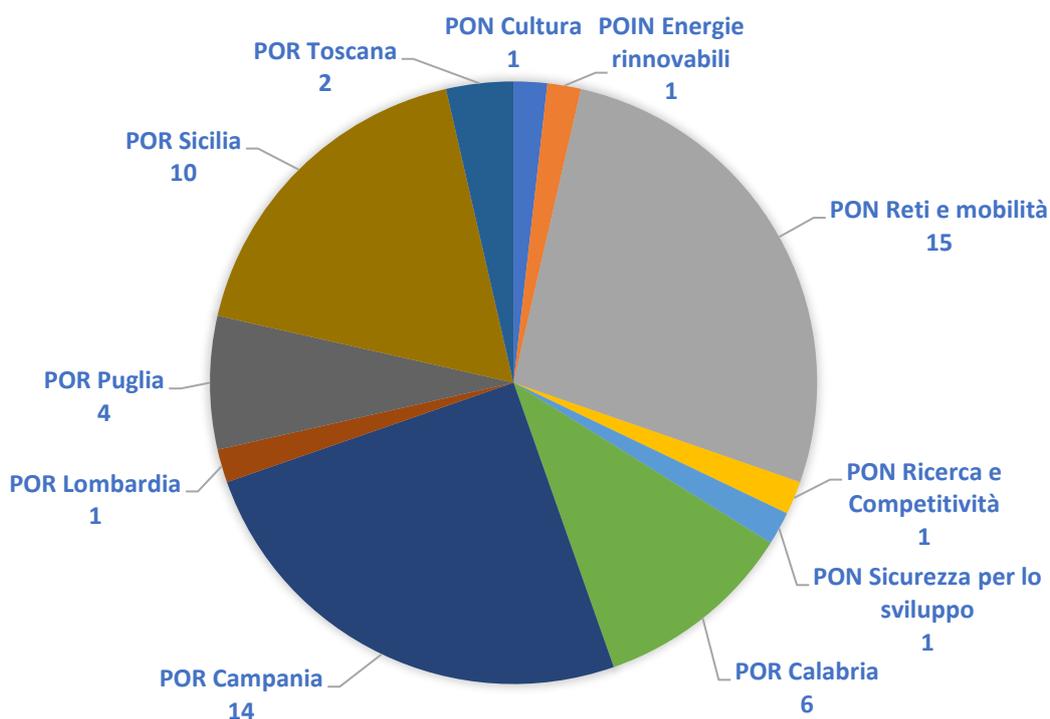
Il ricorso così diffuso alla fasizzazione sembra pertanto confermare il giudizio secondo il quale i Grandi progetti hanno costituito uno strumento per limitare il rischio del disimpegno automatico dei fondi, nell'ambito di un ciclo di programmazione che presentava in generale forti ritardi nell'attuazione.

Più in generale, la finalità di assorbimento delle risorse assegnate ai Programmi operativi spiega anche l'"affollamento" dei Grandi progetti (soprattutto retrospettivi) presentati verso la fine del periodo di ammissibilità (il Grande progetto del Nuovo Ospedale S. Marco in Librino del POR Sicilia è stato presentato a dicembre 2015; pure nel 2015 sono stati presentati l'investimento per l'acquisto dei mezzi navali del PON Sicurezza e il Grande progetto di risanamento ambientale dei Campi Flegrei, appartenente al POR Campania). L'accelerazione della selezione dei Grandi progetti a

fine periodo ha “congelato” gli importi da certificare (disinnescando il rischio di disimpegno), grazie alla deroga di cui godevano i Grandi progetti rispetto alla regola dell'“n+2”, ma ha prodotto un addensamento di impegni difficili da tradurre in spesa reale.

Volgendo ora lo sguardo all'insieme, dalla banca dati di sintesi dei 56 Grandi progetti si evidenzia che più dei due terzi (39 progetti) di tutti i progetti approvati afferisce a 3 soli Programmi operativi: PON Reti, POR Campania e POR Sicilia.

Grafico 2 – Grandi progetti per programma operativo



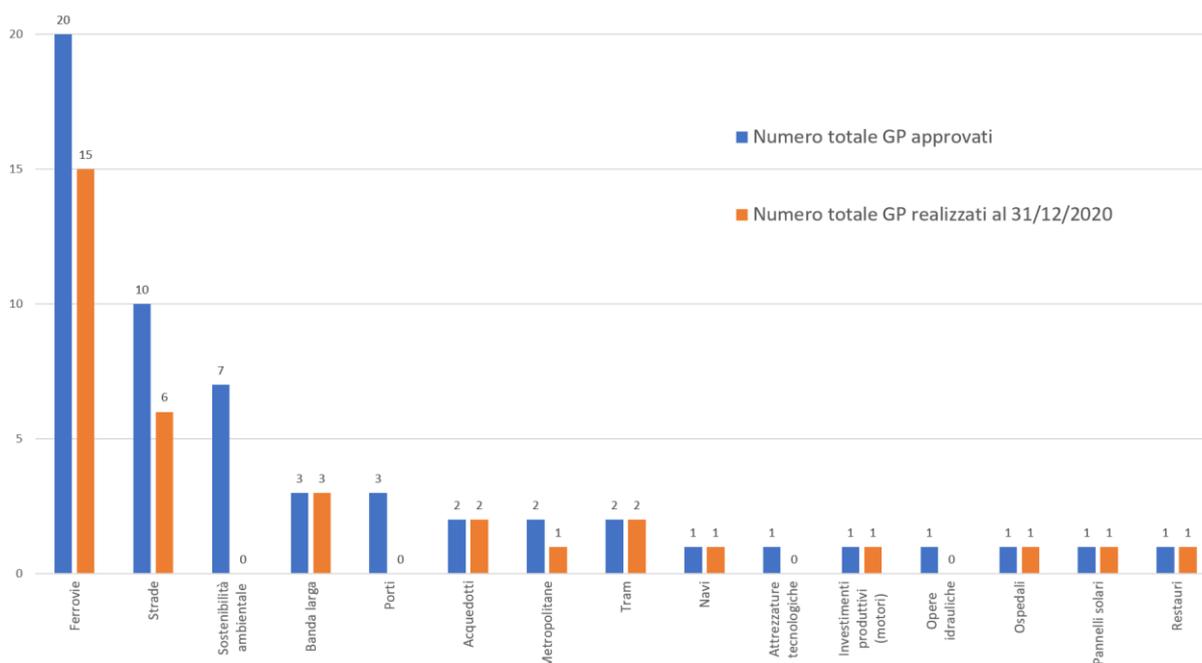
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

Sulla totalità dei Grandi progetti finanziati sono assolutamente preponderanti le infrastrutture di trasporto (grafico 3): 20 progetti sono finalizzati al potenziamento di reti ferroviarie e 10 al completamento di direttrici stradali. In 16 casi i Grandi progetti sono collegati all'implementazione di reti europee TEN-T; la rilevanza di tale dato appare evidente, in quanto colloca gli interventi in questione in un'ottica di interconnessione con il resto d'Europa, contribuendo a promuovere un sistema integrato di trasporto, a favore sia delle merci che delle persone, finalizzato a rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività del territorio nazionale e dell'Unione. Le scelte fatte si sono poste, dunque, in linea con politiche di intervento che fanno perno sull'investimento infrastrutturale “classico” quale determinante fattore di competitività nel medio-lungo periodo (si vedano in proposito le finalità perseguite con il Piano per il Sud), a cui si accompagnano effetti

nel breve periodo in termini di attivazione delle risorse necessarie per la realizzazione dei progetti. Sette Grandi progetti sono poi dedicati al risanamento ambientale. Molto ridotti, invece, gli investimenti produttivi.

Tuttavia, per uno degli interventi finanziati (l'acquisto di due mezzi navali per ricerca e soccorso in mare di migranti, intervento di natura retrospettiva appartenente al novero dei 19 completati alla chiusura del ciclo), pur tenuto conto della rilevante finalità perseguita, solo con qualche forzatura se ne possono intravedere le potenzialità di incidenza sul recupero di produttività e competitività del contesto territoriale interessato. Nel quadro complessivo della ripresa sostenuta dalle risorse europee (unitariamente costituito dal Dispositivo europeo per la ripresa e la resilienza e dalla nuova programmazione settennale 2021-2027), sarà opportuno concentrarsi sugli interventi maggiormente in grado di generare un effetto di accelerazione riconosciuto sul rilancio economico di un territorio.

Grafico 3 – I Grandi progetti per area tematica di intervento

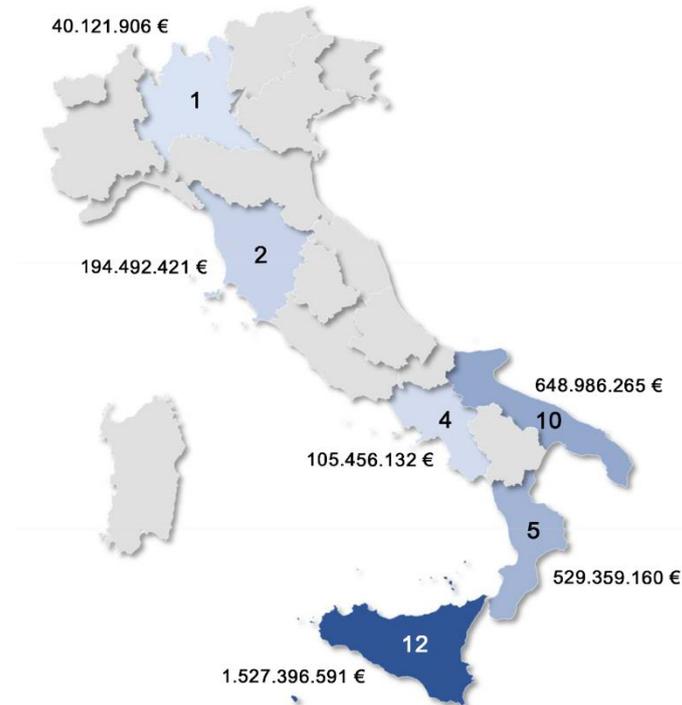


Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

Dei predetti interventi, i 34 operativi alla data del 31/12/2020 riguardano in particolar modo il potenziamento delle reti ferroviarie (15) e delle direttrici stradali (6), il contrasto al digital divide (3), i collegamenti urbani e metropolitani (3), gli investimenti su impianti produttivi (2).

La localizzazione geografica delle risorse (pagamenti totali) effettivamente destinate agli interventi operativi alla data del 31/12/2020, è illustrata nel seguente grafico.

**Grafico 3 – Localizzazione geografica degli interventi in uso al 31/12/2020
(PON e POR)**



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

Considerando anche gli interventi finanziati con i PON, la localizzazione geografica dei GP realizzati al 31/12/2020 mostra una maggiore concentrazione di interventi (in particolar modo di infrastruttura ferroviaria e viaria) in Sicilia, Puglia e Calabria.

La Campania presenta il maggior numero di progetti non (ancora) realizzati a fine 2020 (13 tra PON e POR) rispetto ai Grandi progetti finanziati a titolo della programmazione 2007-2013 (17 tra PON e POR). Come già detto, nel POR FESR Campania 2007-2013, il peso dei Grandi progetti era molto rilevante, avendo il POR posto una riserva del 40% a favore di tale categoria (14 GP), e innegabile è l'importanza dei tanti Grandi progetti per la realizzazione di obiettivi fondamentali, che vanno dal settore dei trasporti (con le due linee 1 e 6 della metropolitana di Napoli e la S.S. "Vesuvio" e la logistica portuale) a quelli di sviluppo ecosostenibile del territorio. Altrettanto innegabile è però la constatazione di un sostanziale rinvio nel tempo dei risultati, dal momento che la gran parte dei Grandi progetti è stata variamente rimandata alla programmazione successiva, e anche in quest'ultima non figura talvolta neppure avviata. Anche con riferimento agli interventi del PON Reti incidenti sul territorio della Regione Campania, risultano ancora incompiuti interventi di rilievo, quali quelli relativi al Porto di Salerno o al Nodo tecnologico di Napoli. Per Calabria e Sicilia il minor divario numerico riscontrabile tra progetti realizzati e progetti finanziati (rispettivamente 5 su un

totale di 8 e 12 su un totale di 17 progetti tra PON e POR) è riconducibile all'inserimento determinante dei retrospettivi. Per la Puglia, lo stesso effetto si è prodotto grazie agli interventi del PON Reti.

Risulta peraltro difficile determinare l'effettivo apporto di queste realizzazioni in termini di benessere delle collettività e di opportunità di sviluppo dei territori, in particolar modo per quanto riguarda la riduzione del divario Nord-Sud, poiché in generale mancano analisi volte a misurare sistematicamente i benefici socio-economici degli interventi (rispetto ad una situazione di partenza nota).

Dalle schede emerge come il giudizio positivo dell'Autorità di gestione non sempre sia ancorato a riscontri oggettivi, mentre, più in generale, si prescinde dal verificare nel corso del tempo che i risultati ottenuti dall'intervento siano effettivi e duraturi.

Manca poi, con ogni evidenza, l'attività valutativa sui risultati raggiunti, in termini di fruizione effettiva, non solo a livello generale dell'intero Programma operativo, ma a livello di singolo intervento, ad opera dell'ente che lo ha posto in essere. È stato più volte rilevato nel corso dell'indagine il ricorso ad indicatori di realizzazione scarsamente significativi, in quanto prescindono da una puntuale verifica delle caratteristiche tecniche degli interventi realizzati; peraltro, non sempre tali indicatori di realizzazione sono associati ad indicatori di risultato specifici per progetto.

Raro è il riscontro periodico relativo al reale utilizzo dopo l'entrata in funzione. In proposito, va segnalato che un apparato di dati statistici sull'utilizzo e la gestione delle opere può essere reso disponibile anche dal beneficiario, come si è riscontrato in alcune ipotesi: è il caso della Tranvia di Firenze (POR Toscana), per il cui utilizzo esistono e vengono pubblicate, ad opera del beneficiario, statistiche dettagliate e frequenti, o per la S.S. Adriatica - Tronco Foggia-Cerignola (PON Reti e Mobilità), per la quale l'Autorità di gestione ha comunicato indicatori di utilizzo e variazioni di traffico monitorati nel tempo dal beneficiario Anas. Per la Ferrovia circumetnea (POR Sicilia), si segnala una indagine di soddisfazione degli utenti, condotta nel 2018 e nel 2019 dall'Università di Catania per conto del MIT.

Malgrado i meriti del monitoraggio civico (di cui esistono svariati esempi riferiti proprio alla categoria di progetti in esame), esso non può certo surrogare le carenze dei sistemi locali su questo punto, giacché la valutazione dovrebbe costituire il presupposto per decisioni "informate" e scelte selettive sugli investimenti futuri, facendo prevalere tra i possibili progetti quelli che sono ritenuti i più "utili" alla collettività (anche in termini di tempestività realizzativa).

L'esigenza di valutare i singoli interventi è unanimemente sottolineata da autorevole letteratura internazionale. Si citano ad esempio le raccomandazioni

dell'OCSE nel recente documento sul Rafforzamento della *governance* dei fondi europei in materia di politica di coesione³³².

Anche la Corte dei conti europea ha formulato raccomandazioni sulla valutazione *ex post* degli interventi ad opera dei soggetti che li hanno finanziati, in una più risalente Relazione speciale (n.1/2008) sui processi di istruzione e valutazione dei Grandi progetti di investimento del periodo di programmazione 2000-2006.

L'esame delle schede ha anche segnalato che, laddove il Grande progetto completato riguarda soltanto alcuni lotti funzionali dell'opera, il conseguimento dell'impatto atteso sullo sviluppo dei territori resta condizionato al completamento dell'intero programma di costruzione dell'infrastruttura, di cui solo alcuni lotti risultano avviati (è il caso della S.S.106 Jonica); analogamente, in alcuni casi, la compiuta realizzazione degli obiettivi prefissati è condizionata dai ritardi nella realizzazione di altri interventi infrastrutturali, con i quali i Grandi progetti sono destinati ad integrarsi (così ad esempio per il Tram Città di Palermo, o per la Metropolitana di Napoli, Linea 1). Il raggiungimento dell'obiettivo di output non ha pertanto coinciso con l'ottenimento dei benefici sperati, perché le opere attendono la realizzazione di ulteriori "segmenti" del disegno complessivo per poter essere utilizzate appieno.

Insieme alla coerenza della programmazione d'insieme, ritorna pertanto il tema della messa a disposizione di risorse nazionali per accompagnare, in termini di reale addizionalità, gli effetti strutturali attesi dagli interventi finanziati con i fondi europei.

L'accelerazione degli investimenti è condizione imprescindibile per assicurare effetti alle politiche europee (e a quelle nazionali che ad esse dovrebbero aggiungersi).

Pur se le risorse europee sono state conservate (a questo fine erano preordinate del resto sia la fasizzazione che la posticipazione del termine di ultimazione per i "non funzionanti"), si conferma non solo il sostanziale spostamento in avanti della programmazione originaria, ma anche la tendenza a "occupare" per intero lo spazio temporale del nuovo ciclo, e addirittura in alcuni casi a travalicarne l'orizzonte (questa circostanza è ormai certa per almeno due ex GP ritirati dopo l'approvazione della fasizzazione: il Sistema integrato Porto di Napoli e il collegamento metropolitano di Cosenza, che saranno entrambi finanziati a valere su risorse FSC 2021-2027).

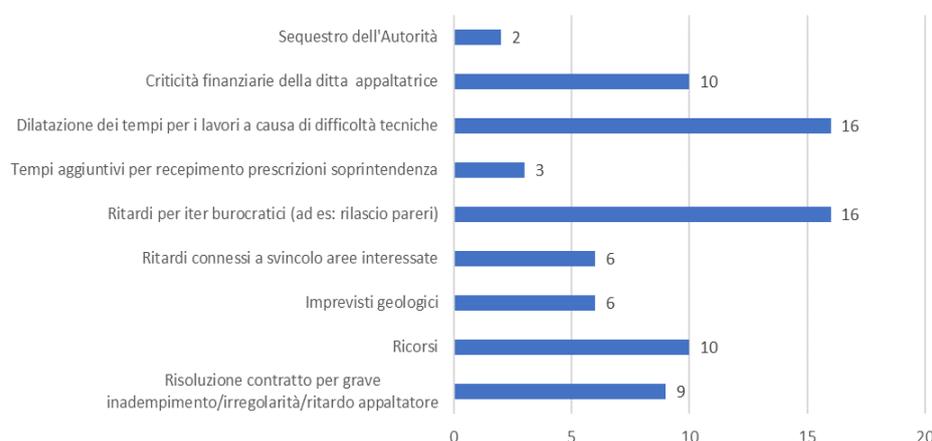
Le problematiche che hanno accompagnato o determinato il rallentamento del processo attuativo con particolare riferimento alle opere di maggiori dimensioni sono

³³² Cfr. Il Paper *Strengthening Governance of EU Funds under Cohesion Policy: Administrative Capacity Building Roadmaps* (OECD, 2020). Secondo il documento in questione, monitoraggio e valutazione sono tra i presupposti di una adeguata capacità amministrativa (che comprende, tra gli altri "strumenti abilitanti", la pianificazione strategica, l'expertise tecnica e gestionale, l'attività di gestione dei rischi per l'accountability, la trasparenza dei processi di acquisto di beni e servizi, la semplificazione e la coerenza delle regole tra i vari livelli di governo), in un contesto "integrato, multi-settoriale e multi-dimensionale", come quello dei fondi strutturali europei.

ampiamente note e sono state confermate nel corso della presente indagine (sotto molti profili i GP sono lo "specchio" di mali più generali, che affliggono la programmazione e la realizzazione delle opere pubbliche in Italia). Si richiamano in proposito le conclusioni dell'*Italy Country Report - Ex post Evaluation of Cohesion Policy Programmes 2007-2013*, pubblicato dalla Commissione europea nel settembre 2016. L'analisi condotta in quella sede fa risalire la lentezza di spesa a molteplici fattori. Quelli più strettamente applicabili ai Grandi progetti riguardano l'inadeguatezza della capacità gestionale, l'eccessiva complessità delle procedure e lo scarso coordinamento tra livello nazionale e livelli locali di *governance*.

Secondo i dati acquisiti dalla Sezione in sede istruttoria, tra le cause più ricorrenti che hanno ostacolato e rallentato la conclusione delle opere nei tempi previsti vanno menzionati, in particolare: i tempi lunghi delle fasi procedurali che caratterizzano l'iter burocratico-amministrativo (ad es. per l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni o pareri); l'insorgenza di difficoltà tecniche imprevedute; il prolungato contenzioso, in sede di gara e con le ditte appaltatrici; le criticità finanziarie incontrate da queste ultime. Tutte le problematiche attestate dalle Autorità di gestione sono rappresentate nel grafico 4. Esse hanno determinato la sospensione dei lavori in più di un terzo dei progetti esaminati (ben 20 casi).

Grafico 4 – Criticità dichiarate dalle Autorità di gestione



Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati delle Autorità di gestione

E' stato anche rilevato, "a valle" degli interventi, che la fine lavori spesso non coincide con la fine amministrativa dell'opera: anche con riferimento ad opere ormai da tempo in funzione, la fase del collaudo non risulta conclusa, e anzi si manifesta spesso lunga e accidentata.

Inoltre, "a monte" degli interventi, appare necessaria una maggiore attenzione all'interlocuzione preventiva con gli attori istituzionali, la cui opposizione risulta in più di un caso aver ostacolato la tempestiva attuazione degli interventi.

Per risolvere le molte criticità segnalate, si rileva tra l'altro la necessità di "ripensare" la struttura di *governance*. Numerosi sono i soggetti coinvolti nell'attuazione delle politiche di coesione cofinanziate con i fondi SIE. L'elenco comprende: il Ministro per il Sud e la coesione territoriale; il Dipartimento per le politiche di coesione e la Cabina di Regia presso la Presidenza del Consiglio; il Dipartimento per la Programmazione e la politica economica della Presidenza del Consiglio; l'Agenzia per la coesione territoriale (che può anche essere titolare di propri Programmi operativi in materia di assistenza tecnica), il Gruppo di Azione Coesione (per l'avanzamento del Programma di Azione Coesione); l'Ispettorato generale per i rapporti finanziari con l'Unione europea o Gestore unico delle risorse (IGRUE); le singole Autorità di gestione; talvolta anche specifici Organismi intermedi. Interviene inoltre Invitalia, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa, partecipata al 100% del Ministero dell'economia, che ha tra i propri compiti di impulso alla crescita economica del Paese anche l'offerta di servizi alla pubblica amministrazione per accelerare la spesa dei fondi europei e nazionali, soprattutto nel Mezzogiorno.

Occorre interrogarsi sui rispettivi ruoli e sui relativi poteri decisionali e di intervento dei vari soggetti citati, che rischiano altrimenti di sovrapporsi tra loro o di avere un quadro di competenze poco incisivo.

La presente indagine non ha affrontato *ex professo* questo tema, che merita certamente di essere approfondito con successive analisi in sede centrale e/o territoriale. Appare tuttavia evidente l'esigenza di una radicale modifica dell'assetto istituzionale per l'impiego dei fondi, l'attuale struttura di *governance* risultando infatti troppo dispersa per dare attuazione rapida agli impegni assunti in sede europea.

Pur rimettendo al livello locale l'espressione delle progettualità di investimento, appare necessario un maggiore coordinamento centrale delle iniziative, sia in termini di programmazione che in termini di realizzazioni, come questa Sezione ripete da tempo nelle proprie Relazioni annuali sull'utilizzo dei fondi europei. Non è fuori luogo richiamare, a tale proposito, le conclusioni dello studio commissionato dal Parlamento europeo su "Effectiveness of cohesion policy: Learning from the project characteristics that produce the best results" (2019)", che segnala l'esistenza di una "correlazione negativa tra crescita economica e quantità di progetti gestiti a livello locale." Un modo per conciliare le istanze di *governance* multilivello potrebbe essere quello – afferma lo

studio citato - di "associare la domanda 'decentrata' di progetti con poteri di allocazione delle risorse, supervisione e gestione posti a un livello più centrale"³³³.

L'indagine condotta dalla Sezione ha rilevato in particolare la mancanza di un centro di impulso decisionale e attuativo che possa portare un progetto "fuori delle secche" quando questo si incagli. Tale ruolo difficilmente potrebbe essere svolto dalle Autorità di gestione, che operano con ridotto personale e sono spesso in condizioni di asimmetria informativa rispetto ai "grandi" soggetti attuatori (RFI, Anas), limitandosi a "registrare" le informazioni fornite in merito all'effettivo andamento attuativo. In particolare, va chiarito a chi spetti e a quali condizioni l'esercizio eventuale dei poteri sostitutivi, in caso di conclamata inefficienza o criticità gestionale.

Un esempio per tutti.

Come si ricava dalla analisi condotta in questa sede, nonché dalla estesa Relazione approvata dalla Sezione controllo Stato con delib. n. 8/2021/G sul Grande progetto Pompei, questo ha conosciuto una decisiva accelerazione successivamente all'istituzione di un soggetto responsabile della realizzazione (diverso dal beneficiario e dall'Autorità di gestione), denominato "direttore generale di progetto", e dotato del supporto tecnico necessario, e di notevoli poteri, anche sostitutivi. Al direttore generale di progetto, ferme restando le funzioni e i compiti della sovrintendenza (ora Parco Archeologico di Pompei), sono state affidate dal d.l. 8 agosto 2013, n. 91 (conv. dalla legge 7 ottobre 2013, n. 112) le attività di governo del Grande Progetto e di stazione appaltante, con poteri decisionali e di direttiva in merito ai procedimenti di gara, alle progettazioni, all'attuazione degli interventi, nonché all'avvalimento del supporto di Invitalia. La predetta Relazione di controllo ha sottolineato altresì l'ulteriore rafforzamento dei poteri del direttore generale di progetto ad opera del successivo d.l. 31 maggio 2014, n. 83, che ha previsto, in deroga alla disciplina ordinaria dei contratti pubblici, la possibilità di ricorrere nei procedimenti di gara ad avvisi di pre-informazione ai fini di snellimento delle procedure, di ricorrere alla procedura negoziata anche oltre il limite ordinario di valore dell'intervento, nonché di procedere d'urgenza, anche durante termini dilatori di legge e durante la sospensione prevista dalla legge in caso di ricorso giurisdizionale.

V'è da chiedersi se questo modello, fondato sulla responsabilizzazione di un soggetto con poteri rilevanti di impulso e con capacità tecniche adeguate, non possa essere utilmente applicato anche ad altri progetti in difficoltà.

³³³ Il tema della *governance* per l'efficiente utilizzo delle risorse pubbliche figura anche tra le Recommendations on Effective Public Investment across Levels of Government: Principles for Action (OECD, 2014), cui si rimanda in particolare per le considerazioni sul coordinamento degli strumenti e delle azioni per una "strategia integrata" ritagliata a misura delle esigenze dei territori.

La presente indagine ha pure confermato un problema di carico amministrativo, gravante su strutture locali non dotate di sufficienti competenze tecniche e gestionali, almeno in alcuni contesti territoriali.

La ridotta capacità amministrativa è rilevabile in particolare in tema di progettazione. L'esame dei singoli progetti ha mostrato la sopravvenienza di molteplici perizie di variante in corso d'opera. Alcune di esse hanno spostato in avanti il limite dimensionale dell'investimento in maniera così radicale da indurre a interrogarsi sulla reale possibilità di attuazione con le somme a disposizione. In altri casi, esse hanno determinato un contenzioso con le ditte appaltatrici, soggette a innumerevoli "atti di sottomissione". Appare pertanto necessario un adeguamento delle strutture organizzative dei beneficiari in termini di capacità progettuale, tanto più rilevante, come mostrato dalle schede, in progetti di più marcata complessità e maggiori dimensioni come quelli che sono stati esaminati nella presente indagine³³⁴.

In sintesi, tre fattori organizzativi sembrano emergere come particolarmente rilevanti per accrescere in prospettiva l'efficace impiego delle risorse della coesione ed accelerare la realizzazione degli interventi: la ridefinizione dell'assetto istituzionale di *governance*, ed in particolare la chiara distribuzione dei ruoli programmatori, operativi, di coordinamento, tra livello centrale e livelli territoriali; l'attribuzione di responsabilità e poteri d'impulso a soggetti dotati di adeguate capacità tecniche e gestionali, in caso di palesi criticità attuative; il rafforzamento delle competenze tecniche e progettuali dei soggetti beneficiari coinvolti sul territorio.

³³⁴ Tale aspetto è tra l'altro affrontato dallo Studio "Ex post evaluation of major projects supported by the European Regional Development Fund (ERDF) and Cohesion Fund between 2000 and 2013", pubblicato nel 2020, che ha esaminato in dettaglio l'esecuzione del Grande progetto della Metropolitana di Napoli, Linea 1.

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

