

**REPUBBLICA ITALIANA**

**la**

**Corte dei conti**

**Sezione Centrale del controllo di legittimità sugli atti del Governo  
e delle Amministrazioni dello Stato**

formata dai Magistrati: Presidente Pietro DE FRANCISCIS;

componenti: Antonio FRITTELLA, Valeria CHIAROTTI, Cristina ZUCCHERETTI, Maria Elena RASO, Giovanni COPPOLA (Relatore), Andrea ZACCHIA, Roberto BENEDETTI, Chiara BERSANI, Luisa D'EVOLI, Giovanni ZOTTA, Fabio Gaetano GALEFFI, Riccardo VENTRE, Oriana CALABRESI, Laura CAFASSO, Francesco TARGIA, Benedetta COSSU, Oriella MARTORANA, Gianluca BRAGHO'.

**nell'adunanza del 14 gennaio 2016**

visto l'art. 100, comma 2, della Costituzione;

visto il Testo Unico delle leggi sull'ordinamento della Corte dei conti, approvato con regio decreto del 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1953, n. 161 concernente modificazioni al predetto Testo Unico;

visto l'art. 3, comma 1, della legge 14 gennaio 1994, n. 20 e successive modificazioni;

visto l'art. 27 della legge 24 novembre 2000, n. 340;

visto il "*Regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti*", approvato con deliberazione delle Sezioni Riunite

n.14/2000 del 16 giugno 2000, modificato, da ultimo, con provvedimento del Consiglio di Presidenza in data 24 giugno 2011 (G.U. n. 153 del 4 luglio 2011);

vista la **Delibera CIPE n. 57/2015 (Prot. C.d.c. n.34949 del 22.10.2015) concernente l'assegnazione di risorse di cui all'articolo 13 del Decreto-legge n. 145/2013. Interventi ferroviari per lo sviluppo del porto di Trieste e potenziamento della stazione di Campo Marzio;**

visto il rilievo istruttorio dell'Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze in data 12 novembre 2015, n. 36683;

vista la risposta della Presidenza del Consiglio - DIPE - prot. n.5343 del 10.12.2015, assunta al protocollo Corte dei conti n. 39365 l'11.12.2015;

vista la relazione n. 2, prot. n.52741623 del 7 gennaio 2016, con cui il Magistrato istruttore ha proposto al Consigliere delegato il deferimento all'Organo collegiale della pronuncia sulla legittimità del citato provvedimento;

vista la nota n. 52742492 del 7 gennaio 2016, con la quale il Consigliere delegato al controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, condividendo la richiesta del Magistrato istruttore, ha deferito alla Sezione il sopracitato atto;

vista l'ordinanza n.52760022 in pari data, con la quale il Presidente della Sezione f.f. ha convocato, per il giorno 14 gennaio 2016, il Collegio per l'esame della questione proposta;

vista la nota n.0000350-07/01/2016-SCCLA-Y26PREV-P, con cui il

dirigente della Segreteria ha comunicato la convocazione dell'adunanza;

interventuti, in rappresentanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri  
– Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE), il Cons. Isabella IMPERATO, Direttore dell'Ufficio investimento di rete e servizi di pubblica utilità e l'Ing. Stefano CORSINI, Dirigente dell'Ufficio infrastrutture e regolazione dei servizi di pubblica utilità;

interventuto, in rappresentanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, il dott. Pier Luigi NAVONE Dirigente della Div. II:

udito il relatore, Consigliere Giovanni COPPOLA;

con l'assistenza della dott.ssa Maria Enrica DI BIAGIO, in qualità di Segretaria di adunanza.

Ritenuto in

### **FATTO**

**1.** In data 22 ottobre 2015 è pervenuta la delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) n.57 del 6 agosto 2015.

Con la delibera *de qua* il CIPE assegna al Soggetto aggiudicatore "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A." – RFI per il completamento della copertura finanziaria per "Interventi ferroviari per lo sviluppo del porto di Trieste e potenziamento della stazione di Campo Marzio" l'importo di 22 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'art. 13, comma 4, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9.

Il costo dell'intervento, così come riportato in delibera è di euro 59 milioni, di cui 31,3 per lavori, 1,6 per oneri per la sicurezza e 17,1 per somme a disposizione.

**2.** Con rilievo istruttorio del 12 novembre 2015, n.36683, l'Ufficio di controllo chiedeva chiarimenti in merito a tre profili:

A) La corretta applicazione dell' art. 13 del D.L.145/2013, il quale espressamente prevede *"che le disponibilità ivi previste siano destinate alla realizzazione di interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali"*; che l'assegnazione avvenga entro il 30 giugno 2014, contestualmente all'approvazione dei progetti definitivi degli interventi, in quanto *"In caso di mancata presentazione dei progetti entro il termine di cui al periodo precedente, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Presidente della Regione interessata, è nominato, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, un Commissario delegato del Governo per l'attuazione dell'intervento"*.

Essendo decorso tale termine, la Corte ha chiesto di conoscere le motivazioni circa la mancata approvazione del progetto da parte del CIPE, dal momento che, con nota n.586 del 25 luglio 2014, RFI S.p.A. aveva trasmesso al Ministero istruttore il progetto definitivo dell'intervento, anticipando l'invio dello studio di fattibilità in data 10.2.2014; è stato richiesto, altresì, se l'Opera in questione fosse stata effettivamente

individuata nell'ambito della revisione del XII Allegato Infrastrutture.

B) Il secondo profilo di criticità riguarda l'assenza del parere obbligatorio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici – CSLP, ai sensi dell'art. 127, comma 3, del d. lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e ss.mm.ii..

Con riferimento alla mancata acquisizione di tale parere si osserva che l'art. 206, comma 1, parte III, titolo I, capo I del D.Lgs. n.163/2006, richiamato in delibera, dispone che *"ai contratti pubblici di cui al presente capo I si applicano, oltre alle norme della presente parte, le norme di cui alle parti I, IV e V. Della parte II, titolo I...si applicano esclusivamente i seguenti articoli [...]. Nessun'altra norma della parte II, titolo I si applica alla progettazione e alla realizzazione delle opere appartenenti ai settori speciali."* Pertanto, l'art. 206 sopra menzionato non sembra escludere, a parere dell'Ufficio di controllo, le norme contenute nella parte II, titolo III, che include l'art. 127 riguardante proprio l'espressione del parere obbligatorio da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLP).

Pertanto, il comma 3 del medesimo articolo 206 recita *"Nel rispetto del principio di proporzionalità, gli enti aggiudicatori possono applicare altre disposizioni della parte II, alla cui osservanza non sono obbligati in base al presente articolo..."*. Rilevano, infatti, secondo l'Ufficio di controllo, ai fini di una corretta applicazione del predetto art. 127 (contenuto nella parte II, titolo III del Codice) nella fattispecie in esame, l'inserimento dell'intervento nell'ambito del XII Allegato Infrastrutture e l'utilizzo della tipologia delle risorse, le quali gravano per 28 milioni di euro a carico del Contratto di Programma 2012-2016, tabella A03, *"Infrastrutturazione porti"* e per 22

milioni di euro sulle disponibilità di cui al comma 4 del citato art. 13 del DL n.145/2013, *"...destinate alla realizzazione di interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali,..."*.

Si è, dunque, in presenza di risorse interamente a carico dello Stato e nell'ambito dei finanziamenti relativi alle opere portuali, per le quali la legge 28 gennaio 1994, n.84, nonché il D.P.R. 27 aprile 2006, n.204, prevedono espressamente il parere obbligatorio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

C) La terza criticità evidenziata concerne la mancata ricognizione di tutte le risorse residue da destinare ai porti, di cui all' art. 13 del D.L. n.145/2013.

Infatti, al punto 3 del deliberato è previsto che il Ministero presenti al CIPE una proposta di ripartizione delle risorse *"...al fine di ricondurre le scelte a un quadro programmatico unitario pluriennale, caratterizzato dalla rilevanza strategica degli interventi e coerente con il Piano nazionale dei porti e della logistica di cui all'articolo 29 del decreto legge n. 133/2014"*. Tale indicazione, a parere dell'Ufficio, avrebbe dovuto precedere anche la presente assegnazione. Infatti, dall'istruttoria della quale si è data evidenza in delibera, sembra che il Ministero abbia semplicemente preso atto, tra le altre, della richiesta pervenuta dal soggetto aggiudicatore, relativa all'intervento di che trattasi e per la cui individuazione non è stata eseguita alcuna oggettiva valutazione in un ambito programmatico di riferimento.

**3.** Con nota n. 5343 del 10.12.2015, il Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) ha risposto alle obiezioni formulate.

A) Con riferimento al primo argomento, l'Amministrazione ha precisato che l'attività programmatica di cui all' articolo 13, commi 4, 5 e 6 del D.L. n.145/2013, era stata predisposta per l'inclusione dell'intervento nel XII Allegato Infrastrutture. Tale documento avrebbe dovuto essere sottoposto all'approvazione del CIPE ma, con il mutato orientamento del Ministro delle Infrastrutture, si è ritenuto di modificare e ridurre gli interventi del XII Allegato ed è stato elaborato il Piano nazionale della portualità e della logistica di cui all'art. 29 del D.L. n.133/2014. Il DIPE ha rappresentato, comunque, che *"il Piano nazionale della portualità e della logistica, di cui all'art. 29 del d.l. n.133/2014...dà grande rilevanza al tema dei nodi ferroviari di collegamento con la rete nazionale, come quello in discorso, al fine di migliorare la competitività del sistema portuale"*.

L' intervento per lo sviluppo del porto di Trieste e potenziamento della stazione di Campo Marzio risulta sì incluso nella revisione del XII Allegato Infrastrutture (discusso, ma non approvato dalla Conferenza unificata), ma non è incluso nel Programma delle Infrastrutture strategiche di cui all'XI Allegato attualmente vigente.

Ciò spiega, ad avviso dell'Amministrazione, il motivo per cui il progetto definitivo dell'intervento sia stato sottoposto all'*iter* previsto dall'art. 25 della legge 17 maggio 1985, n.210 ed approvato da RFI (e non dal CIPE) con provvedimento del 10 febbraio 2015.

Il non inserimento nel PIS *"presupposto necessario per l'approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo dell'intervento"* ha determinato che il Comitato provvedesse, ai sensi del menzionato art. 13, alla sola assegnazione delle risorse.

B) Riguardo al secondo profilo oggetto di osservazione, l'Amministrazione ha evidenziato che l'art 206 del d.lgs. 12 aprile 2006, n. 63 e ss.mm.ii., nel prevedere soltanto alcuni articoli della Parte II del decreto legislativo, nella quale figura l'art. 127, ha inteso fornire un'elencazione tassativa, dovendo perciò concludersi che il parere di cui si tratta non debba intendersi obbligatorio per i settori strategici bensì soltanto *"per i soli soggetti operanti nei settori ordinari"*. A conferma di tale assunto ha evidenziato il disposto di cui *"all'art. 2 comma 1 lettera a) del D.P.R 204/2006"* e, ancora, che, a voler concludere diversamente *"...non si comprenderebbe il rinvio espresso nell'art. 206 medesimo, all'articolo 131 del decreto legislativo, norma anch'essa contenuta nella Parte II, titolo III"*.

C) Con riferimento al terzo profilo il DIPE si è limitato a rilevare che l'attività programmatica condotta a seguito dell'avvicendamento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti già soddisfa in gran parte le istanze che traspaiono al punto 3 del deliberato.

**4.** L'Ufficio di controllo, con relazione n. 52741623 del 7 gennaio 2016, ha ritenuto che le considerazioni svolte dall'Amministrazione, a sostegno dell'ammissibilità al visto della delibera in oggetto, non fossero idonee a superare i rilievi sulla legittimità dell'atto,

Tutto ciò premesso, non ritenendo superate dalla risposta



dell'Amministrazione le perplessità, il Magistrato istruttore ha proposto al Consigliere delegato di sottoporre la questione all'esame della Sezione perché la stessa potesse deliberare in ordine alla registrazione del provvedimento in oggetto.

Il Consigliere delegato, condividendo le perplessità del Magistrato istruttore, con nota n. 52742492 in pari data, ha deferito il provvedimento *de quo* alla Sezione Centrale del Controllo di legittimità sugli atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato.

**5.** Nell'adunanza i rappresentanti del DIPE e del MIT hanno confermato le posizioni espresse in risposta al rilievo istruttorio, ulteriormente delineate nelle memorie presentate ed alle quali hanno fatto riferimento, ribadendone le argomentazioni. In entrambe le memorie si afferma, in particolare, che sussiste una correlazione tra le opere previste al comma 1 del citato art. 13 D.L. n.145/2013 - e che riguardavano opere di connessione ritenute indispensabili per lo svolgimento di EXPO 2015 - e le somme non utilizzate a tal fine con quelle (di cui qui si discute) che attengono ad *"interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali"* come riportato correttamente nelle memorie.

Da quanto precede deriva la considerazione che non necessariamente trattasi di opere strategiche. Nella memoria del MIT è stata data particolare enfasi alla questione relativa al secondo profilo di rilievo in ordine all'applicabilità delle sole norme, in un ritenuto sistema di *"elencazione*

*tassativa*”, con riferimento alla questione relativa alla non applicabilità quindi dell’art. 127 del Codice dei contratti, con la conseguente ritenuta non obbligatorietà del parere del CSLP.

Considerato in

## **DIRITTO**

**1.** Il Collegio è chiamato a pronunciarsi sulla legittimità della delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica – CIPE n. 57/2015 (Prot. C.d.c. n.34949 del 22.10.2015). Assegnazione di risorse di cui all’articolo 13 del Decreto-legge n. 145/2013. Interventi ferroviari per lo sviluppo del porto di Trieste e potenziamento della stazione di Campo Marzio.

**2.** La questione portata in Sezione è estremamente complessa, in quanto ha riguardato diversi punti dell’Atto sottoposto all’esame sui quali è stato realizzato un intenso contraddittorio con l’Amministrazione, articolato, come precisato nella parte in “Fatto”, su tre argomenti:

a. Il primo concerne la corretta applicazione dell’art. 13 del D.L. n.145/2013.

b. Il secondo profilo riguarda l’assenza del parere obbligatorio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici – CSLP, ai sensi dell’art. 127, comma 3, del d. lgs. 12 aprile 2006, n.163 e ss.mm.ii., in relazione alla corretta applicazione dell’art. 206, comma 1, parte III, titolo I, capo I del D.Lgs. n.3/2006.

c. Il terzo profilo concerne la mancata ricognizione di tutte le risorse residue da destinare ai porti, così come previsto all’ art. 13 del D.L.

145/2013.

**3.** Come è già stato chiarito in precedenza, le risposte al rilievo istruttorio, che non avevano superato le perplessità dell'Ufficio, sono state sostanzialmente ribadite in Adunanza.

Merita sottolineare come vadano evidenziati, sia profili di stretta interpretazione giuridica, sia la carenza di tutta una serie di adempimenti che non hanno trovato la loro soluzione nemmeno in occasione dell'ultima seduta del CIPE tenutasi il 23 dicembre 2015.

Per quanto attiene al primo profilo, il tenore letterale della disposizione normativa fa intendere che il CIPE debba "*contestualmente*" assegnare le risorse finanziarie ed approvare il progetto definitivo.

La disposizione così formulata ha la sua logica normativa e l'intenzione del legislatore può essere ricercata concretamente in considerazione della tipologia delle risorse che, nella fattispecie, vengono assegnate, vale a dire quelle di cui ai commi 4, 5 dell'art. 13 del D.L. n.145/2013.

Il richiamo, operato, nel comma 4, al comma 1 del medesimo decreto-legge, e, quindi, al Fondo di cui all'art. 32, comma 6, del D.L. 6 luglio 2011, n.98 (cd. Fondo Revoche) convertito dalla legge 15 luglio 2011, n.111, agevola la comprensione del dettato normativo.

Si tratta di risorse, in tal caso, da destinare ad opere di interesse strategico di cui alla legge 21 dicembre 2001, n.443, le quali - come anche puntualizzato nella nota di riscontro del DIPE - sono di competenza del Comitato, relativamente all'approvazione dei progetti preliminari, definitivi e delle varianti sostanziali afferenti alle stesse, ai sensi dei citati artt. 165,

166 e 169 del Dlgs. n.163/2006.

La tipologia delle risorse cui si ricorre nella fattispecie, pertanto, motiva *in re ipsa* la disposizione di legge, non risultando possibile l'assegnazione di risorse così definite ad interventi non rientranti, allo stato, nel programma delle Infrastrutture Strategiche.

Infatti, lo stesso comma 7 dell'art. 32 del D.L. n. 98/2011 dispone che sia il CIPE stesso, su proposta del MIT, di concerto con il MEF a destinare le risorse che affluiscono al comma 6 dello stesso art. 32, per la realizzazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche. Ancora più utile, per la comprensione è il richiamo fatto nell' Atto Senato 2814 *"Conversione in legge del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria"* del luglio 2011, nel quale espressamente viene previsto che *"il comma 7 attribuisce al CIPE la decisione circa la destinazione delle risorse rivenienti dalla revoca dei finanziamenti assegnati per la progettazione delle opere ricomprese nel Programma delle infrastrutture strategiche, per la realizzazione del programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge n.443 del 2001"*.

Conseguentemente, se si tratta di opere di interesse strategico (ma le stesse non risultano inserite nel Programma -PIS), si possono utilizzare le risorse del Fondo revoche (se, però, il CIPE approva contestualmente il progetto, così come previsto dalla norma di riferimento); al contrario, se non sono opere di interesse strategico, il CIPE può non approvarne i relativi progetti ma, in tal caso, l'opera non può essere finanziata con quella tipologia di risorse e con il Fondo Revoche.

Del resto, la stessa delibera CIPE n.137 del 21 dicembre 2012 precisa che *"le quote annuali dei limiti di impegno e dei contributi revocate e da iscrivere in bilancio..."* (relativamente ai commi 2, 3 e 4 dell'art. 32 del citato D.L. n.98/2011)... *"affluiscono al Fondo appositamente istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (comma 6) ("Fondo revoche")"* e, inoltre, *"che questo Comitato stabilisce la destinazione delle risorse che affluiscono al Fondo revoche per la realizzazione del programma delle infrastrutture strategiche di cui alla citata legge 21 dicembre 2001, n.443, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze"*.

Al riguardo è necessario ricordare che le disposizioni di cui all'art. 13 del D.L. n.145/2013 si collocano in un quadro di recupero delle risorse destinate ma non utilizzate per le opere pubbliche, per orientarle con ben diversa efficacia e, pertanto, assume grande rilevanza *l'immediata cantierabilità* quale requisito fondamentale per la nuova destinazione.

Non convince al riguardo l'interpretazione portata dal MIT di una diversa rilevanza delle due parti del comma 4, la prima afferente alla destinazione diretta, interventi immediatamente cantierabili, e la seconda delle risorse non utilizzate, che farebbe riferimento ad interventi i quali non hanno necessariamente tale caratteristica.

Il Collegio ritiene, al riguardo, che tale distinzione non abbia alcun fondamento, che sia impropria l'assimilazione tipologica tra le opere del comma 1 e quelle del comma 4, presentando, le stesse, caratteri

decisamente diversi. Ed invero solo le prime sono individuate in un'ottica di assoluta urgenza (stante la prossimità dell'EXPO 2015) tale da motivarne l'eccezionalità e la qualificazione di "*strategiche*" non in termini assoluti ma in relazione all'evento, mentre per le opere di cui al comma 4 emergono, proprio nell'ottica dell'utilizzazione delle risorse originariamente destinate agli interventi di cui al comma 1 (EXPO 2015), i due caratteri dell'immediata cantierabilità e delle finalità strategiche (miglioramento della competitività dei porti e del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali).

Del resto l'*immediata cantierabilità* costituisce, da un lato, il contraltare delle carenze riscontrate per opere infrastrutturali per le quali, ad almeno due anni dall'assegnazione delle risorse, non sia stato ancora pubblicato il bando di gara, alle quali consegue la revoca dell'assegnazione e, dall'altro, essa è requisito fondamentale per la nuova assegnazione.

Il riconoscimento della rilevanza strategica è intrinsecamente legato all'utilizzazione delle risorse disponibili sul "Fondo Revoche", ma non può non evidenziarsi la mancata inserzione dell'opera nel PIS – Programma Infrastrutture Strategiche, pur rientrando l'intervento in esame nell'ambito di importanti investimenti finalizzati a migliorare l'accessibilità ferroviaria ai terminali portuali, tanto da essere inserito nel Piano Regolatore Portuale; al riguardo va, inoltre, tenuto conto delle Linee di indirizzo riportate nel Piano nazionale dei porti e della logistica di cui all'art.29 del D.L. n.133/2014.

In merito al secondo profilo di criticità, il Collegio ritiene sussistenti i dubbi di legittimità sollevati dall'Ufficio di controllo, non condividendo le

affermazioni del DIPE relativamente al fatto che il parere del CSLP, come definito dall'art. 127 del d.lgs. n.163/2006, norma di legge intesa a definire le competenze dell'Organo, sia limitato agli interventi dei soli soggetti operanti nei settori ordinari. Infatti la disposizione in questione pone due condizioni in evidenza: progetti definitivi afferenti a lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati almeno per il 50% dallo Stato e progetti di importo superiore ai 25 milioni di euro.

Né sembra soccorrere, nel senso illustrato dall'Amministrazione, il richiamo all'art. 2 comma 1, lett. a) del d.P.R. n.204/2006. Rileva, invero, quanto puntualizzato nel comma 1 menzionato, che - come già evidenziato nel rilievo istruttorio sopra richiamato - chiarisce in merito all'obbligatorietà del parere del CSLP sui *"... progetti definitivi, ovvero, nei casi previsti dalla legge, sui progetti preliminari, di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo superiore ai 25 milioni di euro, sui piani portuali, ai sensi dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84..."*.

Il Collegio non ritiene persuasiva, altresì, la prospettazione circa la tassatività dell'elencazione degli articoli richiamati nell'art. 206 del d.lgs. 163/2006 esposta nella nota del DIPE, tenuto conto proprio del criterio che *ubi lex voluit dixit*: la norma pone, infatti, soltanto un limite relativamente alla Parte II, Titolo I già al secondo cpv., del comma 1, chiudendo, all'ultimo cpv., con la precisazione che *"Nessun' altra norma della parte II, titolo I, si applica alla progettazione e alla realizzazione delle opere appartenenti ai settori speciali"*. Come è noto, l'art. 127 è disposizione della

Parte II, Titolo III, senz'altro al pari dell'art. 131 che riguarda i Piani di sicurezza da inserire nei contratti di appalto o di concessione, ma il cui richiamo espresso, in ogni caso, non fornisce alcun elemento per contraddire quanto appena esposto riguardo ad un intero Titolo – il terzo – non escluso tassativamente dalla medesima disposizione.

D'altra parte, l'intervento in esame rientra nell'ambito di *"importanti investimenti finalizzati a migliorare l'accessibilità ferroviaria ai terminali portuali"* e, sebbene non si tratti di opera strettamente individuata dall'art. 5, comma 9, della legge 28 gennaio 1994, n.84 (*"Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici"*), è senz'altro finalizzata a migliorare la competitività del sistema portuale, come confermato anche dall'Amministrazione. Anche da un punto di vista sistematico, in considerazione che *"l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale..."* e, ancora, *"il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio Superiore dei Lavori pubblici"* (art. 5 citato, commi 1 e 3), deve concludersi sulla necessità del parere di cui si parla.

Peraltro, tali profili mettono in evidenza la rilevanza dell'intervento *de quo* e l'esigenza di ricondurre a sistema la necessità del parere del CSLP, di cui all'art.127 del d.lgs. n.163/2006 (Codice degli appalti), che pone due



condizioni in primo piano: progetti definitivi afferenti a lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati almeno per il 50% dallo Stato; progetti di importo superiore ai 25 milioni di euro.

Non meno significativo - al fine di comprendere l'importanza che la norma attribuisce al parere di cui si tratta - appare quanto puntualizzato all'ultimo capoverso del comma 3 dell'art. 127, che lo prevede anche con riferimento ai lavori pubblici di valore inferiore ai 25 milioni di euro i quali presentino elementi di particolare rilevanza e complessità.

In ogni caso, è prevalente la circostanza che si sia in presenza di risorse a carico dello Stato in quanto le stesse, individuate nella fattispecie, afferiscono, per 28 milioni di euro a carico del Contratto di Programma 2012-2016, tabella A03, *"Infrastrutturazione porti"* e, per 22 milioni di euro, sulle disponibilità di cui al comma 4 del citato art. 13 del DL n. 145/2013. Si rinvergono dunque ambedue le condizioni.

Conseguentemente, il Collegio ritiene che, laddove vi siano risorse a carico dello Stato superiori ai 25 milioni di euro, sia da considerare obbligatorio il parere del CSLP.

Per quanto attiene al terzo profilo, va osservato che, al punto 3 del deliberato, si prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà procedere a una ricognizione di tutte le risorse residue da destinare ai porti e, solo successivamente, presenterà al CIPE una proposta di ripartizione delle medesime risorse *"...al fine di ricondurre le scelte a un quadro programmatico unitario pluriennale, caratterizzato dalla rilevanza strategica degli interventi e coerente con il Piano nazionale dei porti e della*

*logistica di cui all'articolo 29 del decreto legge n. 133/2014".*

Tale ricognizione, a parere dell'Ufficio di controllo, avrebbe dovuto precedere anche la presente assegnazione in quanto, prima dell'assegnazione delle risorse, non è stata eseguita alcuna oggettiva valutazione in un ambito programmatico di riferimento.

Al riguardo il Collegio condivide le osservazioni dell'Ufficio di controllo, e osserva, altresì, che, l'art. 29 del decreto legge n. 133/2014, è stato dichiarato illegittimo dalla Corte costituzionale con recente sentenza dell'11 dicembre 2015 n. 261, nella parte in cui non prevede che il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica sia adottato in Conferenza Stato-Regioni.

La mancata definizione dell'attività programmatica, il mancato parere del CLSP, la mancata ricognizione di tutte le risorse destinate ai porti - che, ribadisce il Collegio, avrebbero dovuto precedere l'assegnazione *de qua* - costituiscono carenze che non possono trovare una giustificazione nella fase di avvicendamento delle strutture del MIT. Né può, infine, trovare spazio l'affermazione che la Delibera del CIPE assume un valore di documento dal tenore "*politico/programmatico*", e non quello di assegnazione di risorse a progetti definitivi ed immediatamente cantierabili, i quali, essi stessi, rappresentano la risposta concreta che è nello spirito della normativa analizzata, la quale mira ad un'inversione di tendenza nella realizzazione delle opere pubbliche con una rinnovata attenzione alla destinazione (nuova destinazione) delle pubbliche risorse.

Alla luce delle considerazioni che precedono, il Collegio,

conclusivamente, considera non conforme a legge la Delibera CIPE n. 57/2015 (Prot. C.d.c. n.34949 del 22.10.2015) concernente l'assegnazione di risorse di cui all'articolo 13 del Decreto-legge n. 145/2013. Interventi ferroviari per lo sviluppo del porto di Trieste e potenziamento della stazione di Campo Marzio.

**P.Q.M.**

La Sezione centrale del controllo di legittimità ricusa il visto e la conseguente registrazione al provvedimento indicato in epigrafe.

IL PRESIDENTE

Pietro DE FRANCISCIS

IL RELATORE

Giovanni COPPOLA

Depositata in Segreteria il 11 febbraio 2016

Il Dirigente

(Dott.ssa Paola Lo Giudice)