



CORTE DEI CONTI

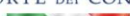
SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

**“AGGIORNAMENTO DELLA INDAGINE DI CUI ALLA
DELIBERAZIONE 26 GIUGNO 2009, N. 12, SULLO STATO DI
ATTUAZIONE DELLA RETE FERROVIARIA
METROCAMPANIA NORDEST, GIÀ FERROVIA ALIFANA”**

Deliberazione 31 dicembre 2020, n. 21/2020/G



CORTE DEI CONTI





CORTE DEI CONTI

**SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO**

**“AGGIORNAMENTO DELLA INDAGINE DI CUI ALLA
DELIBERAZIONE 26 GIUGNO 2009, N. 12, SULLO STATO DI
ATTUAZIONE DELLA RETE FERROVIARIA
METROCAMPANIA NORDEST, GIÀ FERROVIA ALIFANA”**

Cons. Enrico Torri

Pres. Carlo Chiappinelli

Ha collaborato per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati il dott. Franco Antonio.

SOMMARIO

	Pag.
Deliberazione	5
* * *	
Rapporto	11
Sintesi	13
CAPITOLO I - Il disegno dell'opera e la sua progressiva realizzazione	17
1. Oggetto e metodologia dell'indagine	17
2. Il contesto normativo	19
3. La società Eav s.r.l.	22
CAPITOLO II - L'avanzamento dei lavori	25
Premessa	25
1. La tratta Piedimonte Matese-Teverola: misure adottate successivamente al 2009.....	25
2. La tratta Teverola-Piscinola: misure adottate successivamente al 2009	27
3. La tratta Piscinola-Capodichino: misure adottate successivamente al 2009	34
4. Il contenzioso sulle tratte	46
5. Il contenzioso con la Regione	49
6. Il contenzioso con i privati	50
CAPITOLO III - Costi, tempi e controlli sull'ammodernamento della ferrovia Alifana	53
Premessa	53
1. Il costo complessivo delle opere	53
2. I tempi di realizzazione delle opere.....	55
3. I controlli sulle opere	57
CAPITOLO IV - Osservazioni conclusive dell'istruttoria - Esiti del contraddittorio finale e raccomandazioni	61
1. Conclusioni e proposte	61

INDICE DELLE TABELLE

	Pag.
Tab. 1 - Tratta Aversa centro - Piscinola. Quadro economico definitivo (dati al mese di luglio 2020).....	31
Tab. 2 - Fonti di finanziamento opere della tratta Teverola (Aversa centro) - Piscinola	32
Tab. 3 - Interventi da realizzare sulla tratta Aversa centro - Piscinola	32
Tab. 4 - Avanzamento fisico delle opere della tratta Teverola (Aversa centro) - Piscinola.....	33
Tab. 5 - Programma lavori sub-tratta Secondigliano-Capodichino	40
Tab. 6 - Tratta Piscinola-Capodichino. Quadro economico definitivo, luglio 2020.....	45
Tab. 7 - Costo complessivo delle opere, luglio 2010.....	55
Tab. 8 - Tempi di conclusione delle opere, aggiornati a settembre 2020.....	57

DELIBERAZIONE



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

Collegio II

Camera di consiglio del 22 dicembre 2020

Presieduta dal Presidente Carlo Chiappinelli

Composta dai magistrati:

Presidente della Sezione: Carlo CHIAPPINELLI (relatore),

Presidente aggiunto della Sezione: Paolo Luigi REBECCHI

Consiglieri: Fernanda FRAIOLI, Paola COSA, Giancarlo Antonio DI LECCE, Antonio TROCINO, Natale Maria Alfonso D'AMICO, Mario GUARANY, Giampiero PIZZICONI

Referendario: Khelena NIKIFARAVA

* * *

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

vista la legge 14 gennaio 1994, n. 20 e, in particolare, l'art. 3, c. 4, ai sensi del quale la Corte dei conti svolge il controllo sulla gestione delle amministrazioni pubbliche, verificando la corrispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge e valutando comparativamente costi, modi e tempi dello svolgimento dell'azione amministrativa;

vista la deliberazione 26 giugno 2009, n. 12, con cui la Sezione ha approvato la relazione sullo "Stato di attuazione della Ferrovia Alifana" e la verifica delle misure consequenziali richieste, approvata nella deliberazione 3 dicembre 2010, n. 25, concernente la relazione sulle "Modalità di adeguamento da parte delle amministrazioni dello Stato alle osservazioni formulate dalla Sezione centrale di controllo sulla gestione";

vista la deliberazione della Sezione in data 5 giugno 2015, n. 3/2015/G, con la quale è stato integrato il programma di controllo sulla gestione per l'esercizio 2015, inserendo l' "Analisi dello stato di attuazione degli investimenti per l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria Metro-Campania Nord-Est, già Ferrovia Alifana";

viste le deliberazioni della Sezione in data 29 marzo 2019, n. 4/2019/G, e in data

15 maggio 2020, n. 4/2020/G, con le quali sono stati approvati i programmi di controllo sulla gestione rispettivamente per l'esercizio 2019 ed il triennio 2019-2021 e per l'esercizio 2020 e nel contesto triennale, in cui è stata prevista la possibilità di un contraddittorio mediante memorie scritte;

vista la bozza di relazione predisposta dal cons. Enrico Torri che illustra gli esiti dell'analisi condotta in merito all' *"Aggiornamento della indagine di cui alla deliberazione 26 giugno 2009, n. 12, sullo stato di attuazione della rete ferroviaria MetroCampania NordEst, già Ferrovia Alifana"*;

visti gli aggiornamenti operati in coerenza agli *"Indirizzi di coordinamento e istruzioni operative inerenti alla collaborazione con altre sezioni nell'istruttoria delle indagini e alla prosecuzione di quelle assegnate a magistrati non più in Sezione"* adottati dal Presidente della Sezione in data 16 dicembre 2020 (prot. 3292);

visto l'art. 85 del d.l. n. 18/2020, in particolare comma 8-bis, (convertito dalla legge n. 27/2020), come modificato dall'art. 26-ter del d.l. 104/2020 (convertito dalla legge n. 126/2020);

visto il decreto del Presidente della Corte dei conti del 27 ottobre 2020 n. 287 *"Regole tecniche e operative in materia di svolgimento in videoconferenza delle udienze del giudice nei giudici innanzi alla Corte dei conti, delle Camere di consiglio e delle adunanze, nonché delle audizioni mediante collegamento da remoto del pubblico ministero"*;

vista l'ordinanza n. 28/2020, prot. n. 3276, del 15 dicembre 2020, il Presidente aggiunto della Sezione ha convocato il Collegio II per la camera di consiglio del 22 dicembre 2020, da svolgersi mediante collegamento da remoto utilizzando l'applicativo Microsoft Teams, al fine della pronuncia sulla gestione in argomento;

vista la nota prot. n. 3209, del 9 dicembre 2020, (che faceva seguito alla nota prot. n. 2271 del 12 agosto 2020), con la quale la Segreteria della Sezione ha trasmesso la bozza del rapporto ai seguenti uffici:

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: Ufficio di Gabinetto e Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale;

- Regione Campania - Direzione generale per la mobilità;

- Ente autonomo Volturno (Eav) s.r.l. - Napoli;

vista la nota prot. n. 3216 del 10 dicembre 2020 (che fa seguito alla nota prot. n. 2264 del 12 agosto 2020), con la quale si trasmette lo schema di rapporto alla Sezione regionale di controllo della Corte dei conti per la Campania, per quanto di interesse;

viste, altresì, la memoria trasmessa con nota prot. 22120 del 16 settembre 2020 di Eav s.r.l., presa in carico al protocollo della Sezione al n. 2450 del 16 settembre 2020 e la memoria trasmessa con nota prot. n. 37263 del 23 settembre 2020 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Gabinetto del Ministro, contenente una nota della Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale - div. 4 - div. 5, presa in carico al protocollo di questa Sezione al n. 2533 del 24 settembre 2020;

udito il relatore, Presidente Carlo Chiappinelli;

DELIBERA

di approvare, con le modifiche apportate dal Collegio nella camera di consiglio, svoltasi mediante collegamento telematico come espressamente consentito dalle disposizioni citate in premessa, il rapporto concernente l' "Aggiornamento della indagine di cui alla deliberazione 26 giugno 2009, n. 12, sullo stato di attuazione della rete ferroviaria MetroCampania NordEst, già Ferrovia Alifana".

La presente deliberazione e l'unito rapporto saranno inviati, a cura della Segreteria della Sezione, agli Organi parlamentari e alle Amministrazioni interessate (ai sensi dell'art. 3, c. 6, l. 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall'art. 1, c. 172, l. 23 dicembre 2005, n. 266 - legge finanziaria 2006 e dell'art. 3, c. 64, l. 24 dicembre 2007, n. 244).

Il presente rapporto è inviato, altresì, alle Sezioni riunite in sede di controllo.

La presente deliberazione è soggetta a obbligo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 31 d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 (concernente il "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni").

Il Presidente relatore
Carlo Chiappinelli
f.to digitalmente

Depositata in segreteria il 31 dicembre 2020

Il dirigente
Giuseppe Volpe
f.to digitalmente

RAPPORTO

Sintesi

Il rapporto analizza i profili finanziari e fisici inerenti ai lavori di ammodernamento della Ferrovia Alifana, individuando, in particolare, criticità su costi e tempi di conclusione delle opere.

I lavori furono programmati con le risorse di cui alla l. 16 marzo 1976, n. 86, poi rifinanziati più volte con una serie di provvedimenti tra i quali, in particolare, la c. d. legge-obiettivo del 2001 (e le connesse ripartizioni di risorse mediante delibere Cipe) e, da ultimo, il d.l. n. 193/2016 che stanziava circa 600 milioni, a valere sul Fondo di sviluppo e coesione, anche a soluzione delle problematiche connesse all'ammodernamento della ferrovia in questione.

L'erogazione di risorse statali richiede che sia accompagnata da un adeguato compito di controllo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito del generale ruolo ricoperto dallo stesso in tema di sistemi di trasporto ad impianti fissi e di trasporto pubblico locale.

Le difficoltà nella gestione del trasporto pubblico della Regione Campania hanno condotto in passato alla nomina di un "Commissario *ad acta* per l'attuazione delle misure relative alla razionalizzazione e al riordino delle società partecipate regionali campane nel settore del trasporto pubblico" (ai sensi dell'art. 16, c. 5, d.l. 22/6/2012, n. 83, conv. dalla L. 134 /2012). Tale organo statale ha esercitato le sue funzioni fino al luglio del 2015.

Il rapporto, dunque, ha ricostruito le vicende degli ultimi dieci anni facendo seguito agli esiti della relazione approvata da questa Sezione con delibera 26 giugno 2009, n. 12, sullo stato di attuazione della rete ferroviaria Metrocampania Nordest, già ferrovia Alifana, a sua volta già oggetto di una prima immediata verifica delle misure adottate (culminata nella delibera n. 25/2010/G), in un fisiologico circuito tra analisi degli effetti dei precedenti controlli e rimodulazione programmatica.

Al 2020 sono risultate talune problematiche concernenti, *in primis*, la mancata chiusura di un rapporto concessorio nonché il ritardo nella realizzazione delle opere (tuttora non ultimate per alcune tratte).

Il rapporto ha sottolineato, inoltre, l'incremento, negli anni, delle risorse occorrenti alla realizzazione ed ultimazione degli interventi.

Nel merito, due vicende hanno caratterizzato gli ultimi dieci anni:

la sospensione dei lavori disposta dalla Regione Campania con le delibere 2 luglio 2010, nn. 533 e 534, in attuazione dell'art. 14, cc. da 20 a 24, d.l. n. 78/2010, conv. dalla l. n. 122/2010. In particolare, in relazione ai vincoli del patto di stabilità interno, la Regione annullava, in autotutela, le deliberazioni di approvazione dei piani attuativi del programma generale degli interventi infrastrutturali nel settore trasportistico approvato con d.g.r. Campania 5 aprile 2002, n. 1282;

il finanziamento statale, di circa 600 milioni, di cui al citato d.l. n. 193/2016, per risolvere la problematica del debito della Regione nei confronti di Eav s.r.l. - società *in house* che gestisce l'infrastruttura ferroviaria - cui hanno fatto seguito gli accordi transattivi, di febbraio-giugno 2017 e aprile 2018.

In sintesi, la situazione nelle diverse tratte della Ferrovia Alifana è la seguente:

1. Tratta Piedimonte Matese - Teverola: la tratta è stata affidata in concessione nel 1989 prevedendo, per la realizzazione dei lavori, un importo contrattuale originario di 64,5 milioni, realizzato per 50,73 milioni; nel 2010, il costo di completamento è stato fissato in 60,64 milioni. I lavori, sospesi dal 2010 a causa del sopra citato blocco, di fatto, non sono stati ripresi in quanto con l'accordo transattivo del febbraio 2017 è stato riconosciuto al Consorzio Ascosa 4, concessionario della tratta in argomento, l'importo di euro 54.265.405,59, previa rinuncia a qualsivoglia ulteriore pretesa, e sancita la risoluzione della convenzione di concessione senza prevedere la continuazione delle opere.

2. Tratta Teverola - Piscinola: la tratta, nata come ferrovia e divenuta linea con caratteristiche di metropolitana, include una parte affidata in appalto (sub-tratta Piscinola - Giugliano), con lavori conclusi nel 2004 e nel 2007 (rispettivamente per due diversi affidamenti), nonché la concessione per l'ammodernamento della tratta Aversa centro-Piscinola, ancora incompiuta.

Nel complesso, l'originario finanziamento di 232,40 milioni (delibera Cipe n. 111/2002), è stato più volte incrementato fino all'attuale somma di 508,92 milioni, importo destinato in gran parte alla realizzazione di nuove opere in regime di concessione.

I lavori sono stati sospesi a fine 2011 a causa del mancato introito dei corrispettivi vantati dal consorzio concessionario (per risarcimento danni per riserve) determinato, a sua volta, dalla citata sospensione dei lavori del 2010.

L'atto ricognitivo del 20 febbraio 2017 e gli ulteriori provvedimenti intervenuti, a fronte di pretese per complessivi 333,848 milioni, riconoscono all'Ati concessionaria 52,29 milioni. Sono stati individuati i lavori ancora da realizzare per un importo complessivo di 44,2 milioni e da concludere entro il primo semestre 2021, termine prorogato per effetto di ulteriori ritardi legati a problematiche ed imprevisti e alla sospensione delle attività legata all'emergenza sanitaria da Covid-19.

3. Tratta Piscinola - Capodichino: la tratta, suddivisa in due sub-tratte (Piscinola-Secondigliano e Secondigliano-Di Vittorio), è stata affidata in appalto rispettivamente a due società; a tali opere si è aggiunto un appalto integrato di completamento delle opere civili e di attrezzaggio tecnologico affidato ad un'associazione temporanea di imprese.

Sulla prima sub-tratta, affidata nel 2001, si è rinvenuto un incremento di costi (dipendente in gran parte dall'introduzione della nuova stazione Regina Margherita) dagli originari 25,29 milioni a 103,79 milioni. Le opere, già in ritardo per la mancata espropriazione dei terreni e sospese per lungo tempo dall'appaltatore per mancanza di disponibilità finanziarie, sono state riprese il 28 agosto 2017, di seguito all'accordo transattivo del febbraio 2017. Quest'ultimo prevedeva inizialmente la conclusione dei lavori per agosto 2019, poi slittata al 2021 a causa di problemi legati alle espropriazioni di alcuni terreni, alla necessità di alcune varianti di progetto, oltre che alla sospensione dei lavori di circa 3 mesi causata dalla pandemia Covid. Restano da realizzare opere per circa 18 milioni.

Per la seconda sub-tratta, dall'originario (nel 1999) affidamento al raggruppamento temporaneo di imprese (RTI) per un importo di 50,79 milioni, si è giunti ad un affidamento in appalto (causa risoluzione del primo), nel 2008, con un quadro economico di 76,13 milioni, aggiornato poi a 89,95 milioni.

I lavori per lungo tempo sono rimasti bloccati a causa di interferenze scoperte in corso d'opera e del citato blocco del 2010, cui si sono aggiunte altre difficoltà operative. A seguito di un accordo transattivo del giugno 2017, la ripresa dei lavori è

avvenuta ad aprile 2018 (in ritardo, a sua volta causato anche da intervenute modifiche della compagine contrattuale): l'accordo ha previsto per il lotto opere civili Secondigliano-Di Vittorio la conclusione ad ottobre 2020 e per il lotto opere tecnologiche Piscinola-Di Vittorio per fine 2022. Ulteriore rinvio del termine, al primo semestre 2023, è stato previsto in ragione di un rallentamento dei lavori e della necessità di adeguamento alle norme NTC (norme tecniche per le costruzioni) 2018. Restano da realizzare lavori per circa 61 milioni.

Conseguentemente sono iniziate in ritardo le opere dell'appalto integrato delle opere di completamento e di attrezzaggio tecnologico dell'intera tratta Piscinola-Capodichino, funzionalmente collegato alla realizzazione delle opere affidate con gli appalti di cui sopra. Tale appalto, affidato con contratto del settembre 2006, per un importo pari a 134,59 milioni, ha previsto un iniziale approvvigionamento di apparecchiature, materiali e spese di progettazione per 9,91 milioni, sebbene i lavori non fossero iniziati. Il quadro economico è stato poi aggiornato all'importo di 215,87 milioni, di cui 187,20 per lavori (e il resto per somme a disposizione), realizzati solo per 20,69 milioni. I lavori sono stati avviati ad aprile 2018, prevedendo diverse scadenze per i diversi lotti progettati, fino ad aprile 2023, con opere ancora da realizzare per circa 167 milioni.

CAPITOLO I

IL DISEGNO DELL'OPERA E LA SUA PROGRESSIVA REALIZZAZIONE

Sommario: 1. Oggetto e metodologia dell'indagine. - 2. Il contesto normativo. - 3. La società Eav s.r.l.

1. Oggetto e metodologia dell'indagine

Il presente rapporto, collocandosi nell'ambito degli esiti dell'attività di controllo considerati di particolare rilevanza, fa seguito alla relazione approvate con delibere del 26 giugno 2009, n. 12, e del 3 dicembre 2010, n. 25 (di verifica degli esiti dell'attività di controllo), in un fisiologico circuito tra analisi degli effetti dei precedenti controlli e rimodulazione programmatica, quale verifica delle misure adottate nell'ambito della gestione dell'ammodernamento della Ferrovia Alifana, ripercorrendo le vicende intercorse nell'ultimo decennio ed individuando, in particolare, criticità su costi e tempi della conclusione delle opere.

In particolare, con la prima delle relazioni sopra menzionate, avente ad oggetto l'indagine sullo "Stato di attuazione della Ferrovia Alifana", venivano rilevate criticità sui tempi di realizzazione delle opere, incertezze progettuali, nonché il perdurare, oltre i tempi di legge, dei rapporti oggetto di concessioni¹.

¹ Veniva rilevata "l'assenza o, comunque, il mancato rispetto di cronoprogrammi, malgrado i principi scolpiti nella legislazione vigente" i quali avevano "determinato uno stato di incertezza anche nella gestione successiva alla legge-obiettivo" nell'ambito di una vicenda lunga più di vent'anni, inconclusa. Tutto ciò andava sommato alle difficoltà legate allo spostamento delle competenze alla Regione Campania e alla complessa attività di adeguamento della progettazione ai criteri tecnici e qualitativi delle linee metropolitane; tale adeguamento ha generato, in buona parte, i ritardi nell'esecuzione dei lavori. Veniva, altresì, osservata una forte criticità in ordine all'incertezza progettuale che aveva causato "lo stillicidio delle varianti e dei contenziosi (numerose le appositioni di riserve da parte delle imprese appaltatrici), le lunghe procedure finalizzate alle espropriazioni, la pendenza di vecchie esecuzioni in concomitanza con l'esecuzione di commesse più recenti, le rimodulazioni di ordine tecnico ed economico, le incertezze sulle disponibilità finanziarie", nonché l'eventuale possibile criticità legata ad "elaborati progettuali suscettibili di divenire obsoleti e causativi di maggiori oneri per il committente pubblico, in caso di variazioni, essendosi il rapporto contrattuale consolidato sull'originario progetto".

La Sezione, in riferimento ai rapporti oggetto di concessione, richiamava "l'attenzione sull'opportunità di valutare l'eventuale chiusura dei rapporti patologicamente sorti e perpetuatisi, in evidente violazione della normativa comunitaria e nazionale", puntualizzando "l'esigenza di chiudere le concessioni non in linea con il principio comunitario della libera concorrenza e che rappresentano un fenomeno lesivo anche dei principi di economicità ed efficacia".

A seguito delle raccomandazioni ivi formulate² venivano acquisite le note di risposta della Regione Campania del luglio 2009 e febbraio 2010, contenenti le misure conseguenziali indicate dall'ente controllato al fine di rimuovere le criticità segnalate dalla Sezione.

La Sezione, con delibera 3 dicembre 2010, n. 25, di approvazione della relazione concernente "Modalità di adeguamento da parte delle amministrazioni dello Stato alle osservazioni formulate dalla Sezione centrale di controllo sulla gestione", prendeva in esame tali misure chiarendo che il soggetto controllato aveva provveduto "a definire lo stato delle concessioni in essere e per ognuna (...) gli importi contrattuali ed il programma temporale aggiornato", sottolineando che "la Regione Campania ha assicurato che ulteriori opere già programmate ma non ancora cantierate verranno affidate dal Soggetto Attuatore attraverso gare pubbliche ad evidenza comunitaria".

L'indagine, programmata con delibera 5 giugno 2015, n. 3, quale stato di attuazione dei lavori concernenti la ex Ferrovia Alifana, ha mosso le basi dalle deliberazioni citate, verificando le azioni intraprese in relazione all'avanzamento finanziario e fisico delle opere³.

² La delibera n. 12/2009 concludeva richiedendo di:

- a) provvedere a dare una maggiore definitezza progettuale al fine di evitare criticità nella disponibilità delle risorse finanziarie assentite sugli interventi in corso ed effettuare un costante monitoraggio delle fonti disponibili per avviare tempestivamente un'eventuale rimodulazione degli impegni programmati;
- b) valutare l'eventuale chiusura dei rapporti patologicamente sorti e perpetuatisi in violazione della normativa comunitaria e nazionale".

³ Oltre alle citate note del 2009 e 2010, l'istruttoria, è stata condotta sulla base delle relazioni trasmesse a questa Sezione da parte della Regione Campania (marzo 2016), a firma del Responsabile unico del procedimento (Rup) della società Eav s.r.l. e del Commissario ad acta per l'attuazione delle misure relative alla razionalizzazione ed al riordino delle società partecipate regionali (Regione Campania) nel settore del trasporto pubblico (febbraio 2016), contenente l'aggiornamento della relazione sullo "Stato di attuazione della ferrovia Alifana". Inoltre, è pervenuto alla Sezione un documento del Commissario ad acta, dell'aprile 2015, a firma congiunta con il Direttore Generale e l'Amministratore unico di Eav s.r.l., che, dopo avere illustrato l'assetto societario, ne evidenziava la precarietà economico finanziaria e denunciava alcune disfunzioni negli appalti, nelle procedure, nei finanziamenti.

Un'ulteriore richiesta istruttoria della Sezione ha generato una risposta di Eav s.r.l. (prot. n. 3938 del 8 novembre 2017) che aggiorna lo stato di avanzamento dei lavori e dei contenziosi pendenti conseguentemente al finanziamento statale di 600 milioni di cui si è detto. Successivamente, Eav s.r.l. ha fornito un altro aggiornamento nel 2019 (nota prot. n. 9519 del 15 aprile 2019) sullo stato di avanzamento delle opere relative alla Ferrovia Alifana, seguito dalla trasmissione delle risposte alle note istruttorie trasmesse (nota prot. n. 17968-2019 del 19/07/2019 e n. 18296-2019 del 25/07/2019). In

La competenza sulla gestione delle opere, affidata ad una società oggetto di gestione commissariale al momento della programmazione dell'indagine (2015), è stata, poi, trasferita alla Regione Campania.

L'analisi della gestione delle opere è stata suddivisa in tre diverse tratte (Piedimonte Matese - Teverola; Teverola - Piscinola; Piscinola - Capodichino), a loro volta suddivise in sub-tratte, in raccordo con la struttura della relazione approvata con deliberazione n. 12/2009.

2. Il contesto normativo

Con la l. 16 marzo 1976, n. 86⁴ è stato dato impulso all'ammodernamento della ferrovia, finanziato anche con risorse provenienti dalla l. 14 maggio 1981, n. 219⁵, contenente la disciplina e i finanziamenti per la ricostruzione post terremoto in Campania.

Ulteriori finanziamenti sono stati destinati con l'art. 5-bis⁶, d.l. 26 giugno 1981, n. 333, conv. dalla l. 6 agosto 1981, n. 456, di estensione del piano generale di ricostruzione post-terremoto ad altre opere funzionali (poi abrogata dall'art. 24, d.l. 25 giugno 2008, conv. dalla l. 6 agosto 2008, n. 133) e con la legge finanziaria per il 1987 (art. 2, l. 22 dicembre 1986, n. 910) che disponeva gli stanziamenti delle risorse

ultimo, con nota prot. 22101 del 16 settembre 2020, è stata trasmessa dalla società Eav s.r.l. una breve relazione sullo stato di attuazione dei lavori della ferrovia in esame. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso le osservazioni per gli aspetti di sua competenza.

⁴ Rubricata "Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento della ferrovia Alifana" (poi abrogata dall'art. 24, d.l. 25 giugno 2008, conv. dalla l. 6 agosto 2008, n. 133).

⁵ Rubricata "Conversione in legge, con modificazioni, del d.l. 19 marzo 1981, n. 75, recante ulteriori interventi in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici del novembre 1980 e del febbraio 1981. Provvedimenti organici per la ricostruzione e lo sviluppo dei territori colpiti".

⁶ Art. 5-bis: "Il sindaco di Napoli e il presidente della giunta regionale della Campania nominati, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, commissari straordinari del Governo, sono autorizzati ad apportare varianti ed integrazioni alla individuazione delle aree e degli edifici effettuata ai sensi degli artt. 80 e 82 della l. 14 maggio 1981, n. 219, dandone entro dieci giorni comunicazione al Cipe.

Le varianti e le integrazioni di cui al comma precedente possono anche essere finalizzate all'inclusione di ulteriori opere di urbanizzazione necessarie all'organica attuazione del programma di intervento originario, nonché di aree ed edifici da destinare ad attività industriali, artigianali, commerciali il cui trasferimento risulti indispensabile per l'attuazione del programma straordinario.

Per l'esecuzione degli interventi relativi ad eventuali varianti apportate al programma originario ai sensi del presente articolo, i commissari straordinari del Governo possono affidare in concessione le opere previste ai soggetti già individuati come concessionari sulla base delle norme di cui all'art. 81, l. 14 maggio 1981, numero 219".

per i settori dei trasporti, postale e ferroviario. *Medio tempore* il d.lgs. 19 novembre 1997, n. 422, ha disposto il conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, (in attuazione dell'art. 4, c. 4, della l. 15 marzo 1997, n. 59).

La cd. legge-obiettivo, l. 21 dicembre 2001, n. 443⁷, e il conseguente primo programma delle infrastrutture strategiche, approvato con delibera Cipe 21 dicembre 2001, n. 121, hanno contribuito al finanziamento delle opere della Ferrovia Alifana.

La gestione è stata affidata alla società MetroCampania NordEst, poi confluita in Eav s.r.l., società in gestione commissariale a seguito dell'art. 14, c. 22, d.l. 31 maggio 2010, n. 78, conv. dalla l. 30 luglio 2010, n. 122.

Al "Commissario ad acta per l'attuazione delle misure relative alla razionalizzazione e al riordino delle società partecipate regionali campane" (nominato ai sensi dell'art. 16, c. 5, d.l. 22/6/2012, n. 83, conv. dalla l. 134 /2012), è stato poi affidato il compito di approvare il piano di stabilizzazione finanziaria della Regione Campania ed elaborare un piano di rientro dal disavanzo accertato e un piano dei pagamenti.

Sul piano operativo, hanno rivestito particolare importanza le delibere con cui la Regione Campania nel 2010 (delibere 2 luglio 2010, nn. 533 e 534), in attuazione dell'art. 14, commi da 20 a 24, d.l. n. 78/2010, conv. dalla l. n. 122/2010, a seguito del mancato rispetto del patto di stabilità per il 2009, annullava in autotutela le deliberazioni di approvazione dei piani attuativi del programma generale degli interventi infrastrutturali nel settore trasportistico approvato con d.g.r. Campania 5 aprile 2002, n. 1282⁸.

Questa situazione ha generato un blocco dei finanziamenti alle opere che è perdurato, da un punto di vista amministrativo, fino all'emanazione della d.g.r. Campania 24 febbraio 2014, n. 39, avente ad oggetto la conclusione del procedimento

⁷ Rubricata "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive".

⁸ Trattasi dei piani attuativi, a loro volta, approvati con dd.g.r. Campania 20 ottobre 2009, n. 1502, 25 febbraio 2010, n. 150 e 25 marzo 2010, n. 458.

di annullamento in autotutela, con conseguente riprogrammazione degli investimenti anche nel settore ferroviario.

Sotto il profilo finanziario, la situazione si è avviata a soluzione grazie alle iniziali risorse stanziare con d.d. 8 ottobre 2015, n. 28, con cui la Regione Campania ha disposto l'impegno di spesa per l'annualità 2015 di 61 milioni finanziati sul Fondo per lo sviluppo e la coesione con delibera Cipe 20 febbraio 2015, n. 25 (per quanto concerne la tratta in concessione Teverola - Aversa).

Peraltro, a completamento del quadro delineato, criticità sono pervenute all'interesse degli organi parlamentari attraverso iniziative intese a conoscere lo stato di attuazione della ferrovia in esame⁹.

Anche a seguito di tali iniziative, vi è stato un decisivo passo verso lo sblocco delle opere, attraverso la citata norma di cui all'art. 11, d.l. 22 ottobre 2016, n. 193, che ha stanziato, a valere sul Fondo sviluppo e coesione, a copertura dei debiti del sistema di trasporto regionale su ferro, "600 milioni in favore della Regione Campania quale contributo straordinario, per l'anno 2016, per far fronte ai propri debiti verso la società Eav s.r.l., riguardanti esercizi pregressi per attività di gestione e investimenti svolte dall'Eav sulla rete".

In attuazione di tale disposizione è stata disposta la costituzione di un tavolo tecnico congiunto tra la Regione Campania ed Eav srl, che ha elaborato uno schema di accordo tra Regione ed Eav s.r.l., cui ha fatto seguito l'approvazione della l. r. 30 dicembre 2016, n. 39, che ha riconosciuto l'importo di euro 590.986.590 a beneficio di Eav s.r.l.

Il 30 dicembre 2016 è stato sottoscritto l'accordo¹⁰ tra Regione Campania ed Eav s.r.l., nel quale è statuito che Eav s.r.l. rinuncia a qualsivoglia pretesa riguardante

⁹ In particolare, un'interrogazione parlamentare sullo stato di attuazione dei lavori della Ferrovia Alifana alla Camera dei deputati (seduta di annuncio n. 349 del 12 dicembre 2014) è stata indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) e al Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), conclusasi con risposta del Sottosegretario di Stato alle Infrastrutture e ai Trasporti, datata 9 aprile 2015.

A tale interrogazione aveva fatto seguito una mozione al Governo, del 12 gennaio 2016, inerente, in generale, la mobilità urbana ed extraurbana nel Paese. In ultimo, un atto ispettivo del Senato del 13 aprile 2016, seduta n. 607.

¹⁰ Con d.g.r. 20 dicembre 2016, n. 762, la Giunta regionale ha stabilito:

esercizi pregressi per attività di gestione e investimenti dalla medesima svolte sulla rete e, conseguentemente, rinuncia ai giudizi pendenti con la Regione Campania ed ai decreti ingiuntivi e ai titoli eventualmente ottenuti di cui al citato schema di accordo e si obbliga a sollevare la Regione Campania da tutti gli eventuali danni derivanti da azioni anche esecutive proposte da creditori della società, in relazione alle vicende oggetto del detto accordo.

Eav s.r.l. ha, pertanto, predisposto ed approvato il piano di accordo generale, propedeutico all'avvio delle azioni tese al pagamento di quanto dovuto ai creditori della società. Vi hanno fatto seguito gli accordi di febbraio e giugno 2017 ed aprile 2018 con i soggetti affidatari dei lavori della ferrovia in esame.

3. La società Eav s.r.l.

L'Ente autonomo Volturno s.r.l., società *in house* della Regione Campania, è il gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale.

A seguito della fusione societaria del 27 dicembre 2012, la società ha assunto direttamente tutta la gestione del programma degli investimenti infrastrutturali e tecnologici, in materia ferroviaria, facenti capo a sé stessa, alle società fuse ed alle partecipate di esse. In particolare, il programma di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria Campania ha implicato un carico programmato di 3.563 milioni, così suddiviso:

-1.484 di competenza della MetroCampania NordEst s.r.l.;

-1.022 della Circumvesuviana s.r.l.;

-1.057 della S.E.P.S.A. Spa (ferrovia Cumana e Circumflegrea).

Per ciascuna di queste è stato trasferito sull'EAV anche le vertenze già esistenti.

-
- di prendere atto dell'esito del processo avviato con la d.g.r. n. 662/2016 e della elaborazione del Documento conclusivo delle attività in uno allo schema di accordo tra Regione ed Eav s.r.l., che ne costituisce parte integrante e sostanziale e, di conseguenza, accerta - in ossequio a quanto stabilito dall'art. 11, c.1, del d.l. n. 193/16, conv. dalla l. n. 225/16 – che la Regione Campania è debitrice verso la società di euro 590.986.590,00, comprensivo di IVA a norma di legge, riguardante esercizi pregressi per l'attività di gestione e investimenti svolte dall' E.A.V. srl sulla rete ferroviaria;
 - di dare incarico alle direzioni generali competenti di porre in essere gli atti concernenti il trasferimento delle risorse alla Regione per essere poi le stesse versate su conto vincolato della Società EAV Srl per le, finalità della legge, ivi compresa la sottoscrizione dell'accordo;
 - di approvare il disegno di legge regionale concernente l'approvazione dei debiti fuori bilancio così come risultanti dall'esito del tavolo tecnico e dallo schema di accordo tra Regione ed Eav s.r.l.

La società Eav s.r.l., secondo l'oggetto sociale, svolge contestualmente l'esercizio del servizio di trasporto, nonché l'acquisto, la progettazione, la gestione, la costruzione e valorizzazione delle infrastrutture di trasporto¹¹.

La Regione Campania, nel piano di razionalizzazione delle società partecipate, approvato ai sensi dell'art. 1, c. 611, l. 23 dicembre 2014, n. 190, con d.p.g. 4 novembre 2015, n. 221, esponeva le iniziative di razionalizzazione assunte e da assumere e su Eav s.r.l. ipotizzava una "scissione anche societaria tra gestione infrastrutture e servizio di trasporto su ferro" con tempi e modi da definire "nel corso del 2016 in ragione della esigenza di agevolare l'avanzamento del Piano di razionalizzazione e di rientro dal debito pregresso dell'Eav s.r.l."

La scissione è stata preventivata anche nei successivi piani di razionalizzazione approvati per gli anni 2018 (Dpgrc n. 204 del 31 dicembre 2018) e 2019 (decreto presidenziale n. 1 del 2 gennaio 2020)¹².

A riscontro di tale indirizzo, risulta che la società abbia provveduto a dare mera separazione contabile alle due attività, con la scissione dei contratti (art. 2, comma 1, lett. b; art. 5 comma 4 d.lgs. n. 112/2015)¹³.

¹¹ Sul punto vi è da sottolineare che la normativa europea, pur prevedendo una serie di possibili deroghe per il trasporto pubblico locale o regionale, prescrive la separazione tra gestione del servizio di trasporto e gestione delle relative infrastrutture, (Dir. 21 novembre 2012, n. 2012/34/UE, come modificata dalla Dir. 14 dicembre 2016, n. 2016/2370, come recepita con d.lgs. n. 139/2018).

¹² Nel piano per il 2019 si ribadisce che "la società è interessata al processo di razionalizzazione imposto dalla norma, secondo cui le infrastrutture devono essere gestite da un'entità giuridicamente distinta da qualsiasi impresa ferroviaria e, nelle imprese a integrazione verticale, da qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa. Alla luce della realtà aziendale di EAV, in ottemperanza alla suddetta normativa, con delibera n. 608 del 4/12/2019, la Giunta Regionale ha impartito alla Società l'indirizzo di individuare la forma più efficiente di revisione dell'assetto organizzativo e gestionale coerente con il richiamato dato normativo e con il quadro giuridico di riferimento. Nelle more delle predette attività è stato fornito alla società, in ragione della complessità delle stesse e della prossima scadenza del termine fissato dalla norma, l'indirizzo di affidare, mediante la stipula di un Accordo, lo svolgimento delle Funzioni Essenziali del Gestore dell'Infrastruttura relativamente alle Reti regionali Interconnesse all'Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti (ACAMIR)".

¹³ In tal senso si esprime la Sezione regionale di controllo per la Campania nella relazione allegata alla decisione di parifica del rendiconto (rendiconti 2017 e 2018) della Regione Campania, decisione n. SRCCAM/217/2019/PARI.

CAPITOLO II

L'AVANZAMENTO DEI LAVORI

Sommario: Premessa - 1. La tratta Piedimonte Matese-Teverola: misure adottate successivamente al 2009 - 2. La tratta Teverola-Piscinola: misure adottate successivamente al 2009 - 3. La tratta Piscinola-Capodichino: misure adottate successivamente al 2009. - 4. Il contenzioso sulle tratte. - 5. Il contenzioso con la Regione - 6. Il contenzioso con i privati.

Premessa

La trattazione, a carattere ricognitivo, sullo stato di avanzamento fisico e finanziario dell'ammodernamento della Ferrovia Alifana, in linea con la struttura della citata relazione approvata con delibera n. 12/2009/G, è suddivisa in tre tratte per le quali si passano in rassegna le vicende dell'ultimo decennio¹⁴.

1. La tratta Piedimonte Matese-Teverola: misure adottate successivamente al 2009

In riscontro alle raccomandazioni formulate nella delibera n. 12/2009, con la nota del luglio 2009, la Regione Campania si impegnava a completare in regime concessorio esclusivamente gli interventi già in esecuzione per un importo totale stimato in 40 milioni, indicando per la tratta in questione una serie di interventi.

¹⁴ Le informazioni riportate, oltre a prendere spunto dalle note di risposta contenenti le misure consequenziali adottate nel 2010, sono tratte dalla relazione pervenuta dalla Regione Campania nel 2016 (nota prot. 2016.0175651 del 11 marzo 2016 della Direzione generale per la mobilità della Giunta regionale della Campania) conseguente alla programmazione della presente indagine e la relazione del febbraio 2016, del Commissario *ad acta* (sullo "Stato di attuazione della ferrovia Alifana", trasmessa con prot. n. 19/E del 24 febbraio 2016) che faceva seguito ad un documento autonomamente trasmesso dallo stesso Commissario (avente ad oggetto la promozione delle azioni per la tutela societaria e degli obblighi posti in capo al commissario *ad acta*, trasmesso con nota prot. n. 6212 del 21 aprile 2015, indirizzato anche alla Procura regionale della Corte dei conti per la Campania e all'Autorità nazionale anticorruzione). Hanno fatto seguito le risposte alle note istruttorie formulate nel 2017 (a riscontro è pervenuta la nota prot. n. 17327/2017 a firma del Presidente del consiglio di amministrazione, del Direttore Generale, del responsabile investimenti e nuove costruzioni e del responsabile u.o. risorse umane e legale di Eav s.r.l.), 2019 (cui ha fatto riscontro la nota prot. n. 0017968-2019 del 19/07/2019 del Rup di E.a.v. s.r.l.) e 2020 (nota prot. n. 22101 del 16 settembre 2020 di Eav s.r.l. e Nota del Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, prot. n. 37263 del 23 settembre 2020, contenente una nota del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale - Div 4 e Div. 5).

Con la nota del febbraio del 2010, la Regione Campania comunicava alla Sezione l'avvio dell'esame istruttorio dei progetti relativi alle opere informando che l'Eav s.r.l. aveva quantificato quale previsione di spesa 32,4 milioni, in luogo dei 40 milioni individuati in precedenza, comprendente anche la transazione relativa alle riserve pendenti (confermando la somma di 6,48 milioni). Il termine di conclusione dei lavori veniva individuato nel dicembre 2011.

La Regione Campania¹⁵ approvava l'elenco rivisitato dei progetti cofinanziati con le risorse derivanti da rinvenienze finanziarie e la rimodulazione della dotazione finanziaria fissando, per la tratta in questione, un costo di completamento di euro 60.649.976,64¹⁶ a valere per euro 39.986.639 sulla fonte di finanziamento "PAR FAS 2007-2013" (risorse programmatiche) e per euro 20.663.337,64 sulla fonte di finanziamento "Altre risorse".

Un accordo successivo tra le parti, del 17 giugno 2010, subordinava l'esecuzione delle opere di completamento "all'effettiva disponibilità da parte della Regione Campania delle necessarie risorse finanziarie".

Va sottolineato che l'importo originariamente contrattualizzato per gli interventi funzionali in cui era stata suddivisa l'intera tratta Piedimonte Matese - Teverola era di euro 64.508.141,50, di cui realizzati euro 50.730.720,18.

Tuttavia, nel 2010, a seguito del citato annullamento in autotutela dei piani attuativi del programma generale degli interventi infrastrutturali nel settore trasportistico, si determinava la stasi dei lavori in essere, che ha trovato soluzione con la transazione firmata tra Eav s.r.l. e il Consorzio Ascosa 4, concessionario della tratta in argomento, in data 20 febbraio 2017, con cui veniva riconosciuto il minore importo di euro 54.265.405,59, previa rinuncia a qualsivoglia ulteriore pretesa.

Contestualmente all'accordo in questione, si è risolto il rapporto concessorio senza prevedere alcuna continuazione delle opere¹⁷.

¹⁵ Con deliberazione di Giunta regionale 25 marzo 2010, n. 458, di emanazione del decimo piano attuativo del programma generale degli interventi infrastrutturali.

¹⁶ Il costo era comprensivo di lavori e forniture, spese tecniche e generali per 38,12 milioni, e somme a disposizione dell'amministrazione e oneri per transazioni per la restante parte.

¹⁷ In relazione a tale interruzione dei lavori, peraltro, le considerazioni conclusive del citato Commissario *ad acta*, nella citata relazione del febbraio 2016, descrivevano "un'opera incompiuta,

2. La tratta Teverola-Piscinola: misure adottate successivamente al 2009

I lavori affidati alla concessionaria Ati Consorzio As.co.sa., oggi Ascosa Ferroviaria s.c.a.r.l., ad oggi non ancora conclusi, risultano suddivisi in lotti funzionali: 1° lotto funzionale Piscinola-Mugnano, 2° lotto funzionale Mugnano-Aversa Centro, nodo di interscambio Piscinola-Scampia e Collettore fognario via Galimberti-via Bakù.

Solo a fini conoscitivi, si annoverano nella tratta anche i lavori, affidati in due diversi appalti, rispettivamente, alle società Astaldi e Torno, che si sono conclusi nel 2004 e 2007, come di seguito dettagliato¹⁸.

Ripercorrendo le vicende successive al 2009, in relazione ai lavori affidati in concessione nella tratta Piscinola-Aversa centro¹⁹, la Regione Campania, predisponendo uno schema di atto integrativo ad un atto applicativo della citata convenzione n. 11/1981, riferiva di voler portare a compimento in regime concessorio “esclusivamente gli interventi già in esecuzione”, ivi identificati²⁰.

La spesa prevista per tali interventi (in concessione) veniva quantificata in 113 milioni, cui andavano aggiunti ulteriori 105 milioni per opere già programmate, ma non ancora cantierate, che sarebbero state affidate con gare pubbliche²¹.

priva di funzionalità, in stato d'abbandono e di progressivo degrado come evidenziano i suddetti verbali di consistenza, che costerebbe alle casse dell'erario l'ingente somma di 91 milioni di euro, oltre quella già liquidata al Consorzio Concessionario (circa 50 milioni di euro). (...) Per questi motivi [il commissario] ha più volte chiesto alla Regione Campania, in sede di rimodulazione dei servizi propedeutici all'attuazione del piano di risanamento di EAV s.r.l. (art. 16, comma 5, d.l. n. 83/2012 conv. dalla l. n. 134/2012), la chiusura all'esercizio della tratta ferroviaria in questione e l'espletamento del servizio con corse sostitutive su gomma”.

¹⁸ Le vicende relative a tali lavori, descritte ampiamente nella citata relazione della Sezione del 2009 (delibera n. 12/2009/G) hanno origine rispettivamente nel 1983 e 1982.

¹⁹ I lavori concernono la sola tratta Aversa Centro-Piscinola: è esclusa la tratta Aversa Centro-Teverola.

²⁰ Trattasi di: adeguamento della stazione di Giugliano; realizzazione tecnologie innovative; realizzazione del fabbricato per i viaggiatori nella stazione di Melito; realizzazione rampe e tronchini di innesto sulla tratta Piscinola - Capodichino (in Miano); realizzazione collettore fognario di Giugliano; adeguamento viabilità via Goretti; opere di completamento della stazione di Scampia (citata nota del 2009).

²¹ Trattasi di: completamento accessibilità della stazione di Giugliano; *master plan* accessibilità alle stazioni di Aversa; stazione di Aversa centro; stazione di Aversa Ippodromo; completamento stazione di Giugliano; completamento stazione di Melito.

In tale sede la Regione Campania identificava alcune tempistiche per la conclusione delle opere²², ravvisando l'opportunità di rinviare la realizzazione della tratta Teverola-Aversa centro a "tempi più maturi", dato il rilevante impegno economico e l'indisponibilità economica.

Nel 2010 (citata nota del febbraio 2010) la Regione Campania aggiornava la spesa prevista per l'intera tratta Piscinola-Aversa centro, con inclusione dei lavori in appalto delle società Torno s.p.a. e Astaldi s.p.a., quantificando l'importo in un massimo di 411.839.896,02 euro, cui andavano aggiunte somme a disposizione dell'amministrazione per un totale complessivo valutato in 491.531.269,42 euro²³.

In tale ambito i lavori relativi alla tratta affidata in concessione²⁴ avevano un quadro economico, pari a complessivi euro 386.798.793,34, di cui euro 340.477.350,75 per lavori ed euro 46.321.442,57 per somme a disposizione. I costi di realizzazione si sono incrementati, in tale fase da 207,73 milioni (quadro economico al 2002) a 340,47 milioni, essenzialmente a causa di modifiche progettuali.

Rispetto a quanto precedentemente comunicato a questa Sezione, venivano anche traslate le scadenze per la conclusione delle opere, tenendo conto dei tempi

²² Le tempistiche riportate erano: giugno 2010 per il completamento della stazione di Scampia, agosto 2011 per quella di Melito e luglio 2011 per il completamento delle opere accessorie Piscinola-Aversa centro.

²³ Si ricorda che l'importo, al 2009, era quantificato in euro 41.711.110,3 attinenti al quadro economico delle opere in appalto alle società Torno s.p.a. e Astaldi s.p.a. ed euro 426.321.307,80 per le opere affidate in concessione all'Ati consorzio Ascosa., per un totale di circa 468 milioni.

²⁴ L'incremento dell'importo è avvenuto per effetto dell'atto integrativo del 31 marzo 2010 (sulla variante n. 7), con cui furono confermati una serie di interventi: completamento opere civili e tecnologiche della Fase 1 della stazione di Melito, con la realizzazione del fabbricato di stazione, delle relative opere di accessibilità e di un parcheggio; completamento del collettore fognario Giugliano-Melito-S.Antimo, denominato 2° Stralcio; realizzazione ed implementazione, nella tratta Piscinola-Miano e rampe di collegamento con il deposito Metro Napoli, delle seguenti opere; inserimento di due tronchini ed impianti correlati; arretramento forbice Metro Napoli; armamento tipo massivo; impianti innovativi come già adottati sulla tratta Piscinola-Aversa Centro; allestimenti artistici interni ed esterni alle stazioni di Giugliano, Aversa Ippodromo, Aversa centro e Scampia; implementazione delle scale mobili nella stazione di Piscinola-Scampia ed impianti vari correlati; scorte relative agli impianti del 2° intervento funzionale; nello stesso atto integrativo vengono altresì individuate le opere da realizzarsi mediante procedure concorsuali ad evidenza pubblica e precisamente: parte delle opere esterne di riqualificazione urbana della stazione di Piscinola-Scampia relativi alla cosiddetta Piazza di Scampia; posa in opera collettore fognario Giugliano-Melito-S.Antimo.

occorrenti per la fase istruttoria finalizzata all'esatta delimitazione del rapporto concessorio e per la formalizzazione del finanziamento Cipe²⁵.

È intervenuto, poi, il citato blocco con le delibere regionali n. 533 e 534 del 2010.

Nel novembre 2011, EAV s.r.l., formulò agli organi regionali, intenti nell'approvazione dell'undicesimo piano attuativo della Regione Campania, un aggiornamento del quadro economico per un importo complessivo che raggiungeva la somma di euro 522.182.395,26²⁶.

In data 31 dicembre 2011 l'Ati Ascosa ha unilateralmente sospeso i lavori adducendo l'inadempienza del committente in ordine al pagamento dei corrispettivi contrattuali vantati, poi quantificati dalla Regione Campania (nota prot. 001678 del 1° agosto 2011) in euro 31.292.823,52.

Con atto del 10 luglio 2013, l'Assessorato ai trasporti della Regione Campania comunicava ad Eav s.r.l. che "la mancata sottoscrizione dell'atto integrativo finale, per assenza del relativo finanziamento (61 milioni circa), impediva il completamento delle opere integrative". La delibera della Giunta regionale n. 39/2014, concernente la ripresa dei lavori dopo il citato blocco del 2010, pur confermando il quadro economico della tratta in questione, ribadiva l'indisponibilità dei 61 milioni occorrenti.

Con delibera Cipe 20 febbraio 2015, n. 25, venivano confermati i lavori in questione con finanziamento sul Fondo per lo sviluppo e la coesione (Fsc, ex Fas) e la Regione Campania disponeva l'impegno di spesa per l'annualità 2015 (d.d. 8 ottobre 2015, n. 28).

A seguito della transazione, datata 20 febbraio 2017, si individuavano i lavori ancora da realizzare, finanziati con le ulteriori risorse rese disponibili dalla Regione Campania per il completamento della tratta, conclusivi peraltro, della concessione

²⁵ Le nuove tempistiche rispetto a quanto riferito (vedi *supra* nota n. 21) erano previste come di seguito: giugno 2011 per il completamento della stazione di Scampia; giugno 2012 per il completamento della stazione di Melito e dicembre 2012 per il completamento delle opere accessorie della tratta Piscinola-Aversa centro.

²⁶ Gli ulteriori importi relativi alla perizia di variante n. 7 si sommano al precedente quadro economico di euro 386.798.793,34 di cui euro 340.477.350,77 per lavori e forniture ed euro 86.057.773,99 per somme a disposizione, un importo di euro 71.012.232,36 per poter completare la tratta Piscinola - Aversa Centro.

del 1981, intendendo come stralciata ogni altra opera, lavoro o fornitura dagli stessi previsti, con esclusione di qualsivoglia ristoro o indennizzo in favore dell'ATI.

In data 7 luglio 2017 è stata disposta la ripresa dei lavori, il cui termine di ultimazione è stato inizialmente fissato al giugno 2020.

A fini ricognitivi delle opere per l'intera tratta, alle opere in concessione, come anticipato, vanno ad aggiungersi i citati lavori affidati in appalto e conclusi: trattasi dei lavori affidati alla società Astaldi s.p.a. (sub-tratta Giugliano - Mugnano), le cui opere sono state realizzate in data 21 giugno 2007 e collaudate. L'importo dell'intero appalto è di euro 38.219.191,21 di cui euro 22.500.000 per lavori ed euro 15.719.191,21 per somme a disposizione. Altre opere in appalto sono affidate alla società Torno s.p.a., quest'ultimo intervento è stato ultimato in data 18 febbraio 2004 e collaudato. L'importo dell'intero appalto è euro 9.363.257,57 di cui euro 8.898.552,37 per lavori e euro 464.705,20 per somme a disposizione.

In conclusione, a seguito del provvedimento di rimodulazione di Eav s.r.l.²⁷, il quadro economico complessivo ammonta a 508.926.462,58 euro (di cui 82 milioni per somme a disposizione e 427,39 per lavori), come rappresentato nella seguente tabella.

²⁷ "Rimodulazione e approvazione quadri economici", provvedimento Eav s.r.l. n. 312 del 4 febbraio 2019.

Tab. 1 - Tratta Aversa centro - Piscinola. Quadro economico definitivo (dati al mese di luglio 2020).

(in euro)

	1° intervento funzionale A	2° intervento funzionale B	Nodo interscambio Piscinola- Scampia C	Fognone via Galimberti, Via Baku D	PISCINOLA- AVERSA CENTRO di competenza Ascosa E=A+B+C+D	Appalto Astaldi complessivo F	Appalto Torno complessivo G	PISCINOLA- AVERSA CENTRO complessivo E+F+G
Lavori e forniture								
<i>a corpo</i>								
opere civili	18.144.060,04	81.189.415,51,98	24.337.519,26	12.476.948,71				139.147.943,58
attrezzaggi	80.781.176,25	162.676.162,72	4.247.481,26					247.704.820,23
<i>a misura</i>								
opere civili			177.622,35			22.071.600,82	8.898.552,37	31.147.775,54
attrezzaggi	1.345.538,74	3.549.226,09						4.894.764,83
adeguamenti Istat	1.211.757,15	3.016.229,42	272.013,43					4.500.000,00
totale A	101.482.532,18	253.481.033,74	29.054.636,30	12.476.948,71		22.071.600,82	8.898.522,37	427.395.303,59
Somme a Disposizione								
espropri	900.000,00	6.600.000,00				5.529.623,85		13.029.623,35
imprevisti	156.407,21	1.084.318,00	910.000,00			276.020,05		2.426.745,77
Indagini e sottoservizi	504.636,85	1.765.387,72	220.000,00	26.070,22		133.805,11	52.888,79	2.702.788,69
art. 133 D.Lgs 163/2006	2.384.349,85	10.768.669,54		134.752,57		189.996,18		13.477.768,14
spese tecniche e generali	4.110.592,43	11.077.174,92	1.449.764,68	331.565,41		893.007,38	408.443,56	18.270.548,38
oneri assistenza e coordinamento (art 15, disc. di conc. 15/04/2008)	710.722,86	1.818.582,48	183.377,35			145.196,94		2.857.879,63
Opere artistiche (d.lgs. 15/05/2017)	1.217.805,73	200.000,00	640.771,00					2.058.636,73
consulenze special.		466.909,05	17.497,01			458.622,74		943.028,80
pubblicità ed artistiche	413.151,20	200.000,00	10.497,00					623.648,20
contenziosi e acc. bonari	3.524.891,71	7.000.000,00				7.082.191,21		17.607.082,92
premio di acceleramento		2.880.000,00				900.000,00		3.780.000,00
altro	2.340.000,00	712.295,77						3.052.295,77
oneri per l'avviamento all'esercizio	400.233,92	739.299,43	185.229,46					1.324.762,81
totale B	16.249.700,56	45.112.637,42	3.606.637,21	492.588,20		15.608.462,96	461.332,35	81.531.158,99
totale A + B	117.732.232,74	298.543.671,16	32.641.273,80	12.969.336,92		37.680.063,78	9.359.884,18	508.926.462,58

Fonte: Dati forniti dalla società EAV s.r.l.

La tabella che segue ne rappresenta le fonti di finanziamento con la relativa disponibilità finanziaria.

Tab. 2 - Fonti di finanziamento opere della tratta Teverola (Aversa centro) - Piscinola (in euro)

Fonti	Risorse
AdP ex art. 15, d.lgs. n. 422/1997	115.022.698,69
AdP l. n. 219/1981	5.164.568,99
AdP l. 910/1986	16.022.163,13
Legge obiettivo 2001	88.760.955,72
Fsc 2000-2006 (Ex Fas)	58.080.930,29
Sponda Por	155.868.126,37
Delibera Cipe n. 75/2019 (legge obiettivo)	29.991.150,45
Poc	29.638.579,12
Fondi art. 16, d.l. n. 83/2012	2.522.302,36
Cap. 2180	375.000,00
Totale	508.926.462,58

Fonte: Dati forniti dalla società EAV s.r.l.

Come anticipato, l'accordo del 20 febbraio 2017, e i programmi di lavoro conseguenti, hanno previsto un completamento dei lavori in concessione entro 1085 giorni a partire dalla consegna dei lavori avvenuta a luglio 2017, pertanto il termine dei lavori è stato inizialmente fissato a giugno 2020.

Nel dettaglio, nella tabella di seguito, viene riportata la previsione delle opere da realizzare in concessione e gli importi programmati (citato accordo del febbraio 2017).

Tab. 3 - Interventi da realizzare sulla tratta Aversa centro - Piscinola (in euro)

Intervento	Importo
completamento (stralcio B) della stazione di Melito con la realizzazione del fabbricato di stazione, relative opere di accessibilità ed un solo parcheggio di pertinenza	18.135.656,47
realizzazione del collettore fognario a servizio dei Comuni di Melito - Giugliano - S. Antimo/2° lotto	7.499.212,79
realizzazione di armamento di tipo massivo e spostamento dello scambio su linea 1 della MN	5.950.000,00
completamento degli impianti innovativi nella tratta Piscinola - Miano e opere di attrezzaggio di due tronchini nella tratta Piscinola - Miano e Rampe di collegamento	3.601.610,91
approvvigionamento di scorte relativamente agli impianti ricadenti nel 2° IF	3.549.226,09
opere civili e allestimento delle stazioni	501.559,84
aggiornamento prezzi per ISTAT (verbale del 15/3/2018)	3.716.519,21
TOTALE	42.953.785,34

Fonte: Dati forniti dalla società EAV s.r.l.

Tuttavia, in sede istruttoria (citata nota prot. 0022101-2020 del 16/09/2020), si è appreso che, nel corso dei lavori, si sono accumulati dei ritardi²⁸, cui si aggiunge la sospensione dei lavori dovuta all'emergenza sanitaria da Covid-19, con i conseguenti ulteriori tempi dovuti alle operazioni di verbalizzazione per il riavvio dei lavori e per il ricorso a varianti derivanti da imprevisti tecnici; detti contrattempi comporteranno uno slittamento della chiusura delle attività oggetto di concessione al primo semestre 2021.

La tabella che segue rappresenta lo stato di avanzamento fisico delle opere della intera tratta in esame (concessione più due appalti).

Tab. 4 - Avanzamento fisico delle opere della tratta Teverola (Aversa centro) - Piscinola

Interventi	Stato	Previsione di conclusione
1° Intervento Funzionale		
Galleria tra le stazioni di Piscinola EAV (inclusa) e la stazione di Mugnano (inclusa)	Lavori completati (aperta al pubblico esercizio in data 16.07.2005)	
nodo di interscambio di Piscinola	Lavori in corso	Previsione a finire: fine 2020, inizio 2021
Nodo di Scampia	Lavori completati	
Collettore fognario via Galimberti - via Bakù	Lavori completati	
2° Intervento Funzionale		
Tratta ferroviaria staz. Mugnano (esclusa) - staz. Aversa Centro (inclusa) e relative sistemazioni superficiali	Lavori completati (aperta al pubblico esercizio in data 24.04.2009)	
Stazione di Melito	Lavori in corso	Previsione a finire: primo semestre 2021
Impianti Tetra e WiFi	Lavori completati	
Collettore fognario a servizio delle stazioni di Melito e Giugliano	Lavori in corso	Previsione a finire: primo semestre 2021
Appalto Astaldi	Lavori completati (nel 2004)	
Appalto Torno	Lavori completati (nel 2007)	

Fonte: Dati forniti dalla società EAV s.r.l.

²⁸ Essenzialmente dovuti: all'introduzione delle nuove norme tecniche NTC 2018 che hanno costretto ad una riprogettazione delle strutture della stazione di Melito che di fatto costringerà ad una riprogrammazione di recupero; idem c.s. per le strutture del secondo lotto del collettore fognario a servizio delle stazioni; ad interferenze con altri sottoservizi nell'esecuzione dei lavori del primo lotto del collettore fognario a servizio delle stazioni e episodici blocchi di cantiere per pesanti eventi temporaleschi. La situazione prevede: a) Per il primo lotto del collettore fognario i lavori sono terminati ma sono state avanzate richieste di opere complementari da parte dei Comuni i cui territori sono attraversati dall'opera in questione; qualora la Regione aderisse alle richieste anzidette, si aprirebbe un nuovo fronte dei lavori che sposterebbe il definitivo completamento a fine 2020; b) Per il secondo lotto del collettore fognario è in corso la consegna dei lavori ed il programma rivisitato prevede il termine dei lavori durante il 2020; c) Per la stazione di Melito sono in corso attività di recupero per cui la riprogrammazione consentirà di mantenere l'obiettivo di chiusura dei lavori entro dicembre 2020.

L'avanzamento finanziario dei lavori, ancora da ultimare (relativi alla sola concessione), è individuabile nel 86,76 per cento (euro 88.045.107,40 su euro 101.482.532,18) per il primo intervento funzionale, nel 88,05 per cento per il secondo intervento funzionale (euro 223.136.834,46 su euro 253.431.033,74), e del 98,37 per cento per il nodo di interscambio Scampia (euro 28.560.816,39 su euro 29.034.636,30), per un totale di lavori ancora da ultimare per 44.205.443,97 euro.

3. La tratta Piscinola-Capodichino: misure adottate successivamente al 2009

La tratta, suddivisa in due sub-tratte (Piscinola-Secondigliano e Secondigliano-Di Vittorio), è stata affidata in appalto rispettivamente a due società (Todini Costruzioni Generali s.p.a. - oggi Hce Costruzioni s.p.a. - e Ati Todini Costruzioni generali e Iter Gestioni Appalti s.p.a. in sostituzione di Asfalti Sintex s.p.a. e Costruzioni Callisto Pontello s.p.a.). A tali opere si aggiunge un appalto integrato di completamento delle opere civili e di attrezzaggio tecnologico affidato ad un'associazione temporanea di imprese (Ati Ansaldo s.t. s.p.a. già Ansaldo Trasporti sistemi ferroviari s.p.a.).

Il progetto, inizialmente nato con caratteristiche tecniche di una linea ferroviaria, atteso il legame con la chiusura dell'anello urbano della Linea 1 della Metropolitana di Napoli, ha subito diverse variazioni dettate, in gran parte, dall'esigenza di adattare le strutture alle caratteristiche tecniche di una linea metropolitana²⁹.

Successivamente all'indagine approvata nel 2009, la Sezione ha ricevuto una prima nota di risposta, a luglio 2009, che si limitava a precisare i tempi di conclusione delle opere³⁰, cui faceva seguito, nel 2010, la comunicazione dell'avvenuta

²⁹ Le nuove richieste, oggetto di una specifica Conferenza di servizi nel 2003, avevano comportato una generale riprogettazione. Il Comune di Napoli nel 2003 ha richiesto l'inserimento di due nuove Stazioni: Regina Margherita sulla prima sub tratta e Di Vittorio sulla seconda sub tratta oltre una terza uscita per la stazione di Miano, in modo da uniformare le caratteristiche costruttive della tratta in questione con la restante parte di linea metropolitana in corso di costruzione a cura del Concessionario del Comune di Napoli.

³⁰ Le tempistiche indicate sono: gennaio 2010 per le opere civili della tratta Piscinola-Miano (stazione esclusa); luglio 2011 per le rampe di collegamento Piscinola-linea 1 Metropolitana di Napoli; novembre 2012 per le opere civili ed attrezzaggi della stazione di Miano; marzo 2014 per le opere civili della tratta Miano-Secondigliano (incluso la stazione Regina Margherita).

acquisizione della totalità delle aree interessate dalle procedure espropriative, confermando i tempi di conclusione comunicati in riferimento alle opere civili e riferendo, per le opere di attrezzaggio delle rampe di collegamento Piscinola-linea 1 Metropolitana di Napoli, una diversa scadenza al dicembre 2012 (anziché luglio 2011), in concomitanza con la scadenza programmata per la tratta Piscinola-Aversa centro.

Di seguito si riporta lo stato di avanzamento dei lavori nella tratta in questione, suddiviso secondo sub-tratte.

Per la sub-tratta **Piscinola-Secondigliano**, l'appalto per l'esecuzione delle opere civili veniva aggiudicato all'Impresa Todini Costruzioni generali S.p.A., con contratto sottoscritto in data 23 gennaio 2001, per un importo pari ad euro 23.338.752 (al netto del ribasso di gara del 23,72 per cento). A seguito dell'aggiudicazione il quadro economico dell'intervento prevedeva un importo complessivo di 32.752.255,44 euro, con un tempo di esecuzione dei lavori pari a 750 giorni, decorrenti dal Verbale di consegna. Tempi che, a causa della mancata disponibilità delle aree di proprietà della ex Alifana e delle notevoli criticità incontrate nell'espletamento delle procedure espropriative, hanno avuto un considerevole slittamento.

Successivamente alla relazione del 2009, vi sono stati alcuni aggiornamenti dell'importo contrattuale dovuti all'inserimento di nuove opere rispettivamente per 1,73 milioni³¹, e di 8,37 milioni (atto aggiuntivo n. 3³²) e una transazione con l'affidatario per 2,23 milioni.

A seguito del citato atto aggiuntivo n. 3 vi è stato l'avanzamento dei lavori per un importo di 17,1 milioni fino al 31 dicembre 2011, data in cui i lavori si sono completamente arrestati a causa della situazione debitoria con conseguente mancata

³¹ Trattasi dell'atto aggiuntivo n. 2 del 15 luglio 2008 approvato dalla Regione con d.d. n. 112/2011: inserimento tronchini linea 1 metro.

³² Trattasi dell'atto aggiuntivo n. 3 del 24 febbraio 2010, approvato dalla Regione con d.d. n. 237/2013: spostamento sede servizi e soluzioni alternative di scavo delle gallerie. In particolare, l'atto aggiuntivo n. 3 è stato predisposto anche al fine di ottemperare alle osservazioni formulate da questa Sezione nel 2009, indirizzate ad accelerare i tempi di conclusione delle opere. Di seguito allo stesso la stazione appaltante ha proposto e ottenuto dall'impresa appaltatrice di suddividere in due stralci le opere in modo da consentire di attivare l'esercizio della tratta Piscinola-Miano.

liquidazione, da parte della Regione Campania, dei crediti maturati e richiesti dalla società Todini Costruzioni Generali per opere già realizzate per l'importo di euro 18.310.536,29.

Tale situazione ha spinto la società Todini a sospendere tutte le attività lavorative, azione che ha generato una prima fase di contestazioni tra appaltante e appaltatrice a cui ha fatto seguito un atto della Regione Campania (decr.dir. n. 272 del 30 dicembre 2013) che, confermando l'intenzione di portare a compimento l'opera, ha approvato e ammesso a finanziamento la perizia di variante n. 3, relativamente alla realizzazione delle opere civili della tratta Piscinola - Secondigliano, predisposta al fine di temperare aspetti connessi alla indisponibilità delle aree in occupazione temporanea, alla risoluzione delle interferenze con i sottoservizi esistenti ed i fabbricati adiacenti la linea, ed infine per apportare miglioramenti di talune opere già previste.

In seguito a tale approvazione l'importo per la realizzazione delle opere civili della tratta Piscinola-Secondigliano risultava pari a complessivi euro 105.024.367,87 (65.705.630,97 euro per lavori e 39.318.736,91 euro per somme a disposizione).

In data 7 settembre 2014, essendo decaduta l'efficacia della dichiarazione di pubblica utilità ed urgenza (ai fini delle procedure espropriative), si è reso necessario indire una nuova conferenza dei servizi finalizzata alla reiterazione del vincolo preordinato che si è chiusa con esito positivo in data 13 marzo 2015, con successivo nulla osta della Regione Campania, in data 13 ottobre 2015.

Nell'ambito della situazione che vedeva l'impresa esecutrice ancora in credito (residuo) per euro 9.745.809,33 per partite contabili certificate e contrattualizzate, è intervenuto un accordo transattivo, il 20 febbraio 2017.

Tale accordo ha previsto, oltre a prevedere l'impegno da parte di Eav s.r.l. a pagare alla nuova società l'importo di 18.093.692,62 euro (a fronte di una richiesta di 50 milioni) per crediti pregressi e riserve (fermo cantieri, aggiornamento prezzi e interessi per ritardato pagamento), ha confermato l'impegno dell'appaltatore a riprendere i lavori ed eseguirli nei tempi previsti.

In data 28 agosto 2017, è stata disposta la ripresa dei lavori, il cui termine di ultimazione, fissato inizialmente in 730 giorni da tale data (a patto che entro gli 8

mesi successivi fossero disponibili tutte le aree), ha subito un ritardo a causa di uno slittamento di 4/5 mesi nell'avvio dei lavori e difficoltà insorte³³, con conclusione prevista prima della fine dell'anno 2020³⁴. *Medio tempore* è intercorso un mutamento del soggetto appaltatore: da HCE a Impresa Costruzioni Maltauro per cessione del contratto avvenuta alla fine del 2017.

A seguito delle varianti introdotte nel corso degli anni, l'ultima nel corso del 2020, e di una rimodulazione complessiva del quadro economico ad euro **103.799.790,55**, con una riduzione di euro 1.224.577,32 rispetto al precedente quadro, l'attuale importo netto dei lavori è di euro 67.654.291,82. L'avanzamento finanziario relativo alla sola parte dei lavori, a luglio 2020, annovera una spesa di euro 49.677.948,88 su 67.654.291,82 (73,43 per cento).

In sede istruttoria l'amministrazione ha fatto presente che il termine fissato nel 2017 non può essere rispettato sia perché le aree non sono state acquisite per tempo³⁵, sia a causa della necessità di risolvere problematiche di occupazioni del sedime con realizzazioni abusive di manufatti edilizi. Di conseguenza, il termine finale dei lavori è slittato con una previsione a finire entro il quarto trimestre 2021 (calcolato sulla base della capacità di produzione media mensile).

³³ In sede istruttoria (citata nota del settembre 2020) Eav ha reso noto che le difficoltà, in gran parte risolte, sono state legate: al completamento dell'acquisizione delle aree; ad azioni di disturbo e di ostruzionismo create da proprietari di aree o fabbricati limitrofi al cantiere che hanno costretto a dei rallentamenti e parziali interruzioni dei lavori; ad occupazioni del sedime con realizzazioni abusive di manufatti edilizi; alla notevole criticità dell'attraversamento di via Miano, trafficatissima strada di Napoli. Tuttavia, per sopperire a questi inconvenienti sono state anticipate altre opere (opere tecnologie della stazione di Miano e primo tratto di galleria di 850 metri). Risulta quindi ritardata la realizzazione di pezzi di galleria per circa 200 metri che pur essendo solo il 10 per cento dell'estensione della linea per le cause anzidette, ne ritardano l'esecuzione in quanto non consentono di dare continuità ai lavori.

³⁴ Il cronoprogramma suddivide i lavori da completare in tre gruppi: lavori immediatamente eseguibili, lavori eseguibili solo dopo la risoluzione di problematiche tecniche e amministrative (da risolvere nel tempo intercorrente tra l'accordo e l'inizio dei lavori) e lavori eseguibili solo dopo la risoluzione di problematiche tecniche.

³⁵ In sede istruttoria (citata nota del settembre 2020) Eav ha evidenziato una serie di azioni di disturbo e ostruzionismo perpetrate dai proprietari di aree o fabbricati limitrofi al cantiere, che hanno costretto a rallentamenti e parziali interruzioni dei lavori. All'aggiornamento del termine di ultimazione ha contribuito anche la notevole criticità dell'attraversamento in sotterranea di via Miano, trafficata strada di Napoli con una complicata rete di importanti e notevoli sottoservizi, al punto da richiedere la redazione di una variante specifica. Si aggiunge, inoltre, un periodo di fermo e rallentamenti dovuti all'emergenza sanitaria da "Covid-19", di circa 3 mesi, nei mesi centrali del 2020.

Per quanto concerne la **sub-tratta Secondigliano - Capodichino (poi Secondigliano-Di Vittorio)**, il progetto ha inizialmente riguardato la realizzazione delle opere civili della tratta metropolitana Secondigliano-Capodichino aeroporto (stazione esclusa). Successivamente, esigenze finanziarie e di raccordo tecnico con le opere della tratta Capodichino aeroporto-Centro direzionale-piazza Garibaldi, hanno indotto, in sede di riaffidamento dei lavori ad altro soggetto esecutore (Ati Todini Costruzioni generali, Impresa s.p.a. e Iter Gestioni Appalti s.p.a., subentrante al RTI Asfalti Sintex), a limitare la realizzazione alla stazione Di Vittorio.

I lavori sono stati poi affidati all'Ati Todini Costruzioni Generali (Capogruppo), Impresa s.p.a., Iter Gestioni Appalti s.p.a., per un importo complessivo di euro 53.586.762,33 più somme a disposizione per euro 22.550.168,36 per un totale di euro 76.136.930,69.

Come chiariva sia Eav s.r.l. che il commissario *ad acta*, in sede istruttoria, nel febbraio 2016, i lavori non erano stati "mai realmente avviati".

Questa situazione era in parte dovuta ad interferenze, scoperte in corso d'opera tra il 2009 e il 2010, tra le opere in galleria sotterranea della linea metropolitana e le opere di fondazione del viadotto della "perimetrale di Scampia" e, in parte alla non disponibilità delle aree da espropriare causata dall'insufficienza e dalla carenza dei piani particellari di esproprio e da errori procedurali compiuti in fase di acquisizione delle aree. Inoltre, nel corso dell'acquisizione delle aree emergeva anche la difficoltà di accesso alle aree aeroportuali militari per il cui esproprio si sarebbe dovuto procedere alla preventiva sdemanializzazione delle stesse. Tra le criticità espropriative, in particolare si annovera la vicenda, conseguente ad errori procedurali, che non ha consentito di acquisire l'area di sedime della stazione Secondigliano e ha tenuto fermi i lavori tra il 2002 e il 2018.

Il blocco, più volte citato, delle attività imposto dall'Amministrazione regionale, a luglio 2010, ha contribuito poi, per lungo tempo, a congelare la situazione, dando luogo anche ad un contenzioso.

Nel contempo, si è dato avvio ad una serie di incontri tra Eav s.r.l., Regione Campania e Ministero dello sviluppo economico che hanno portato, a settembre 2014, ad un rapporto conclusivo con delle proposte per il superamento delle criticità

emerse, tese ad assicurare la concreta e tempestiva messa a disposizione all'EAV delle risorse finanziarie necessarie e la reiterazione ex-novo della procedura espropriativa, anche in relazione ai beni che necessitano di un accordo con l'Aeronautica militare. A fine marzo 2016 risultavano eseguite alcune attività in tal senso³⁶

È stato sottoscritto con l'Ati Hce costruzioni s.p.a., (società a sua volta subentrata alla Todini Costruzioni Generali s.p.a.) un atto transattivo, nel giugno 2017, in base al quale, a fronte della richiesta di 35 milioni, oltre al 10 per cento del valore attualizzato delle opere ineseuite ed allo svincolo delle garanzie prestate, sono stati riconosciuti 2,5 milioni, previa rinuncia a qualsivoglia pretesa.

Il programma dei lavori è riportato nella tabella di seguito rappresentata.

³⁶ È stato eseguito lo studio geotecnico-strutturale delle parti di galleria interferenti con le fondazioni del viadotto della perimetrale di Scampia che avrebbe sortito esito positivo per il progetto confermandone la praticabilità, con un aumento dei costi di scarsa significatività rispetto al valore dell'appalto (inferiore al milione di euro) dovuto all'introduzione di ulteriori misure di sicurezza nel corso dell'esecuzione dei lavori a causa della criticità degli stessi. È stata convocata in data 13 marzo 2015 la conferenza dei servizi congiuntamente alla sub tratta Piscinola-Secondigliano con lo scopo di dare carattere di unitarietà e continuità alla progettazione e alle successive realizzazioni. È stato posto all'esame di Geniodife il progetto delle opere ricadenti in area aeroportuale militare. La proposta di transazione, suggerita dall'Ispettore del DPS -UVER, pari a circa 2,5 milioni di euro, è stata trasmessa al Commissario *ad acta* ed alla Regione Campania, ma non è stata poi finalizzata in assenza di trasferimento delle risorse da parte della Regione Campania, a seguito di quanto previsto dal d.l. n. 83/2012, conv. dalla l. n. 134/2012 ("Il Commissario ad acta nominato ai sensi dell'articolo 14, comma 22, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, per l'attuazione delle misure relative alla razionalizzazione e al riordino delle società partecipate regionali, recate dal piano di stabilizzazione finanziaria della Regione Campania approvato con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 20 marzo 2012, al fine di consentire l'efficace realizzazione del processo di separazione tra l'esercizio del trasporto ferroviario regionale e la proprietà, gestione e manutenzione della rete, anche in applicazione dell'articolo 4 del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, salvaguardando i livelli essenziali delle prestazioni e la tutela dell'occupazione, effettuata, entro 30 giorni dall'entrata in vigore del presente decreto-legge, una ricognizione della consistenza dei debiti e dei crediti delle società esercenti il trasporto regionale ferroviario e delle società capogruppo. Nei successivi 60 giorni, sulla base delle risultanze dello stato dei debiti e dei crediti, il Commissario elabora un piano di rientro dal disavanzo accertato e un piano dei pagamenti, alimentato dalle risorse regionali disponibili in bilancio e dalle entrate conseguenti all'applicazione delle disposizioni di cui al comma 9, della durata massima di 60 mesi, da sottoporre all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze. Il piano di rientro dovrà individuare gli interventi necessari al perseguimento delle finalità sopra indicate e all'equilibrio economico delle suddette società, nonché le necessarie azioni di riorganizzazione, riqualificazione o potenziamento del sistema di mobilità regionale su ferro.")

Tab. 5 - Programma lavori sub-tratta Secondigliano-Capodichino

<i>Lavori eseguibili (assenza di problematiche tecniche ostative)</i>	
1.	Perfezionamento delle procedure espropriative e/o possibili risoluzioni transattive
1.1	Aree private da asservire
1.2	Aree private da espropriare (Caniglia, Renella, Amato etc.)
2	Perizia di Variante (senza aumento di spesa) per utilizzo orizzontamenti prefabbricati
3	Opere da Progr. 2+057,94 a Progr.2+362,94
3.1	Galleria di linea da Progr. 2+057 a Progr. 2+202
3.2	Stazione di Secondigliano
3.3	Galleria di linea da Progr. 2+318 a Progr. 2+362
<i>Lavori eseguibili solo dopo la risoluzione di problematiche "tecniche amministrative"</i>	
4	Aree che richiedono l'adozione del piano d'esproprio in variante
4.1	Aree Erni Urbani da asservire (Convenzioni)
4.2	Aree Enti Urbani da Espropriare (Convenzioni)
5	Opere da Progr. 2+646,94 a Progr. 2+862,00
5.1	Galleria di linea da Progr. 1+646 a Progr. 2+862
5.2	Galleria di linea parzialmente eseguita da Progr. 2+862 a Progr. 2+909
5.3	Galleria di linea da Progr. 2+909 a Prati. 3+226
6	<i>Lavori eseguibili solo dopo l'avvenuta approvazione di perizia di variante Redazione e approvazione Perizia di Variante</i>
6.1	Perizia di Variante (fondazioni perimetrali Scampia, spostamento camera di ventilazione Di Vittorio, modifica ascensori e camera di compensazione)
7	Aree che richiedono l'adozione del piano di esproprio in variante
7.1	Aree Enti Urbani da asservire (Convenzioni)
7.2	Aree Enti Urbani da Espropriare (Convenzioni)
8	Opere da Progr. 3+226 a Progr. 3+346,
8.1	Atrio stazione e cunicolo di collegamento
8.2	Stazione di Vittorio
8.3	Pozzo, ascensori

Fonte: Accordo di transazione 20 giugno 2017, all. 1.

I lavori, che in base all'accordo si sarebbero dovuti concludere entro 30 mesi dalla ripresa degli stessi, di fatto, sono partiti solo ad aprile 2018 anche a causa di intervenute modifiche della compagine contrattuale, in quanto la mandataria Todini Costruzioni Generali ha dapprima ceduto le quote di lavoro alla società Hce del gruppo Salini con cui è stata stipulata la transazione; successivamente quest'ultima ha ceduto il contratto alla società Icm - Impresa costruzioni Maltauro.

Come già evidenziato da questa Sezione nella relazione approvata con deliberazione 29 ottobre 2018, n. 25, sulla linea 1 della Metropolitana di Napoli, "per il lotto 'opere civili Secondigliano-Di Vittorio', i lavori sono ripresi il 5 aprile 2018.

Effettuate le attività propedeutiche di sicurezza, sono in corso quelle non soggette ad autorizzazione sismica del Genio civile, la bonifica bellica delle aree e la caratterizzazione dei materiali non appartenenti alle lavorazioni che sono stati ritrovati sulla sede. L'inizio della fase costruttiva per le strutture della stazione di Secondigliano è subordinato al rilascio

dell'autorizzazione sismica. Ad oggi, pur in presenza di spese sostenute per fare fronte alle attività propedeutiche, non sono stati emessi stati di avanzamento. Il programma dei lavori prevede l'ultimazione il 5 ottobre 2020, nei 30 mesi successivi alla data di consegna.

Per il lotto 'opere tecnologiche Piscinola-Di Vittorio', il 27 aprile 2018 è stato redatto l'atto ricognitivo fra Eav e l'appaltatore per la ripresa dei lavori interrotti da anni. In concomitanza, è stato corrisposto l'importo per alcuni stati di avanzamento relativi al periodo 2009-2010 e gli interessi, transatti al 50 per cento. I lavori sono stati consegnati il 13 giugno 2018 ed è stato fissato il termine di ultimazione entro i successivi 56 mesi".

Nel corso del secondo semestre 2019 e del primo semestre 2020 sono state, inoltre, accertate ulteriori importanti interferenze erroneamente segnalate dal gestore che hanno costretto a redigere una variante per deviazione di tracciato, a realizzare strutture di consolidamento aggiuntive e riprogettare le strutture delle gallerie per adeguamento alle sopravvenute norme NTC 2018³⁷. Nel contempo è stata portata a conclusione l'acquisizione delle aree militari per la localizzazione della stazione Di Vittorio con l'apertura del nuovo cantiere all'interno dell'area militare dell'aeroporto di Capodichino, avvenuta a fine giugno 2020, portando a conclusione l'attività di acquisizione di tutte le aree.

In conseguenza della variante anzidetta nonché delle opere compensative ed accessorie determinatesi, l'importo netto dei lavori è variato rispetto al contratto del 2008, ed è oggi pari ad euro 68.514.633,33, con un quadro economico di euro 89.956.153,49 (anziché 76,13 milioni).

Il programma dei lavori è stato aggiornato con termine di ultimazione al primo semestre 2023, restando, pertanto, ancora da realizzare 1,3 km di galleria e la stazione Di Vittorio nell'area militare suddetta. Lo stato di avanzamento finanziario, per i soli lavori, ammonta ad euro 7.077.194,29, su 68.514.633,33, pari al 10,33 per cento.

Il ritardo dei lavori delle due sub-tratte sopra esaminate, di conseguenza, non ha reso possibile, per lungo tempo, l'avvio dei lavori affidati in appalto integrato all'ATI

³⁷ Come si evince in sede istruttoria (citata nota prot. Eav s.r.l. di settembre 2020), sul regolare andamento dei lavori hanno inciso degli eventi imprevisi che hanno imposto di procedere alla redazione di varianti. Principale causa di rallentamento dei lavori, in particolare, è stata la scoperta, intervenuta durante i lavori di scavo, che una struttura scatolare interrata preesistente da riutilizzare, secondo il progetto, come parte della galleria in costruzione, risultava fuori asse di ben 3 metri rispetto alla posizione nota in fase di progetto.

Ansaldo STS delle **opere di completamento e di attrezzaggio tecnologico tratta Piscinola - Capodichino**, i quali erano funzionalmente e strutturalmente connessi alla conclusione dei lavori delle due sub-tratte anzidette, appalto affidato con contratto del settembre 2006, per un importo pari a 134,59 milioni³⁸.

Ciò nonostante, pur in assenza di opere, dalla documentazione pervenuta nel 2016 a questa Sezione, si evinceva l'anticipazione delle forniture e di parte della progettazione esecutiva, per una cifra pari a circa 9,91 milioni. Mentre, sul versante progettuale, era stato presentato un primo atto integrativo (21 maggio 2008) respinto dalla struttura tecnica regionale e un secondo atto integrativo (31 marzo 2010) sospeso a seguito del più volte citato blocco delle opere infrastrutturali del luglio 2010.

Quest'ultimo atto, oltre a rimodulare i tempi di realizzazione delle opere, comprendeva la realizzazione del progetto esecutivo e dei lavori del tratto Di Vittorio-Capodichino, non incluso nell'appalto con l'Ati Todini (seconda sub-tratta di cui sopra)³⁹.

Come poi evidenziato dalla Sezione nella citata relazione di cui alla delibera n. 25/2018/GEST, sulla linea 1 della Metropolitana di Napoli, *"il progetto definitivo delle opere relative all'ammodernamento e potenziamento della tratta ferroviaria Piscinola-Capodichino, chiusura dell'anello della metropolitana di Napoli, appalto integrato delle*

³⁸ L'appalto prevede la progettazione esecutiva e la realizzazione degli impianti tecnologici (Luce/FM, antincendio, ventilazione, telefonia, ascensori, scale mobili, cabine elettriche, ecc.) delle 4 stazioni (Miano, Regina Margherita, Secondigliano, Di Vittorio) e degli attrezzaggi delle gallerie (armamento, linea di contatto, segnalamento e automazione del traffico ferroviario); prevede inoltre la realizzazione di opere strutturali e di edilizia e finiture di completamento per tutte le stazioni, per la sottostazione elettrica da ubicare a Secondigliano e le sistemazioni superficiali per consentire l'accessibilità alle stazioni della linea.

³⁹ Su quest'ultimo atto, la struttura tecnica regionale non si era pronunciata nel merito, prospettando una possibile risoluzione in danno o, in via subordinata, una risoluzione consensuale parziale, con l'acquisizione di una completa ed attualizzata progettazione esecutiva. Su tale risoluzione contrattuale non concorda il Rup di Eav s.r.l. che a giugno 2013 e maggio 2014 ha manifestato la sua contrarietà in ragione della già avvenuta fornitura di materiali e delle conseguenze economiche e operative dell'eventuale scelta di affidare in appalto le opere in questione a soggetto diverso dal fornitore dei materiali già forniti

*tecnologie, finiture e opere civili accessorie all'attivazione all'esercizio della tratta Piscinola (esclusa)-Capodichino (esclusa)', è stato approvato da Eav il 18 aprile 2018."*⁴⁰

Ad oggi, le risorse ancora occorrenti (e disponibili) per il completamento dell'appalto integrato per la realizzazione delle opere tecnologiche, le sistemazioni superficiali, il completamento e finiture delle opere civili ammontano ad euro 187.206.464,57, con un quadro economico complessivo di euro 215.877.306,86.

Il programma contrattuale⁴¹, abbastanza articolato, ha previsto un termine di ultimazione lavori di 56 mesi dalla data di consegna dei lavori; i termini sono stati rimodulati nel tempo, anticipando alcune attività e posticipandone delle altre, pur rimanendo nell'ambito del termine complessivo del primo semestre 2023 (accordo transattivo del 27 aprile 2018)⁴², ritenuto realisticamente congruo da Eav s.r.l., con la conseguente messa in servizio dell'intero tratto Piscinola-Di Vittorio entro il primo semestre 2024.

Lo stato di avanzamento contabile, a settembre 2020, per i soli lavori, servizi di progettazione e acquisizioni, ammonta ad euro 20.692.131,22 su 187.206.464,57, pari all' 11,05 per cento.

⁴⁰ Il provvedimento 18 aprile 2018, n. 208, di Eav s.r.l., descrive la realizzazione di impianti civili, impianti elettroferroviari di linea, strutture della sottostazione elettrica "Di Vittorio", finiture dei manufatti (stazioni, pozzi di intertratta, scale di emergenza della stazione "Di Vittorio"), sistemazioni superficiali delle stazioni e riqualificazione dell'area ex sedime della vecchia ferrovia Alifana.

⁴¹ Il programma dei lavori futuri è articolato su 2 Lotti: Progettazione e realizzazione Lotto A, da nodo di Piscinola a stazione Miano (inclusa), passando per circa 1 km di galleria; Progettazione e realizzazione Lotto B, da stazione Miano (esclusa) fino alla stazione Di Vittorio, passando per le stazioni intermedie Regina Margherita e Secondigliano, attraverso circa 2,5 km di galleria, e delle opere accessorie di Progettazione e realizzazione Sistemazioni superficiali.

⁴² Nel dettaglio, nel corso del secondo semestre 2019 e del primo semestre 2020 è stata approvata la progettazione del Lotto A ed è stata convocata la Conferenza di servizi con il Comune di Napoli per la progettazione delle sistemazioni superficiali; la progettazione del Lotto B è in fase di completamento, perché legata alle varianti introdotte con la seconda sub tratta Secondigliano- Di Vittorio. Le attività realizzative sono iniziate a fine 2019, con l'ingresso nella stazione Miano e nel primo chilometro di galleria. Gli ordini della componentistica sono ultimati e le forniture, la maggior parte già disponibili, sono in corso di approntamento a collaudo.

Considerando nel complesso l'intera tratta Piscinola-Capodichino, la tabella che segue rappresenta il quadro economico, come risultante a seguito del provvedimento n. 568 del 4 agosto 2020 per un quadro economico pari a 419,11 milioni, a modifica dei precedenti provvedimenti di Eav s.r.l. di agosto 2017⁴³ ed aprile 2018 che avevano previsto un quadro economico pari a 410,20 milioni.

⁴³ Trattasi del provvedimento 8 agosto 2017, n. 148, che ha rimodulato il quadro economico di tutti i diversi interventi previsti, fatta eccezione per l'appalto integrato rimodulato con provvedimento 18 aprile 2018, n. 208.

Tab. 6 - Tratta Piscinola-Capodichino. Quadro economico definitivo, luglio 2020

(in euro)

	<i>Tratta Piscinola Secondigliano - Appalto Todini 1</i>	<i>Secondigliano, Di Vittorio - ATI Todini</i>	<i>Appalto integrato Ati Ansaldo</i>	<i>Ex Asfalti Sintex - Pontello</i>	<i>PISCINOLA- CAPODICHINO complessivo</i>
Lavori e forniture					
<i>a corpo</i>					
<i>opere civili</i>	56.147.088,14	60892.802,11		4.597.614,05	121.637.504,30
<i>tronchini</i>	1.466.846,62				1.466.846,62
<i>attrezzaggi</i>			178.058.428,62		178.058.428,62
<i>a misura</i>					
<i>opere civili</i>	1.925.661,97	83.148,23			2.008.810,20
<i>oneri per la sicurezza ordinari</i>	4.492.010,45	4.091.841,41	5.534.012,06		14.117.863,92
<i>Oneri speciali sicurezza</i>	2.922.684,64	1.893.324,25			4.816.008,89
<i>Transazione febbraio 2017</i>	700.000,00				700.000,00
<i>Oneri di programmazione</i>			3.614.023,89		3.614.023,89
totale A	67.654.291,82	68.514.633,33	187.206.464,57	4.597.614,05	327.973.003,77
Somme a Disposizione					
<i>espropri</i>	18.057.480,64	7.181.044,58	6.032.208,00		26.220.733,22
<i>imprevisti</i>	1.979.949,47	1.679.338,12	2.578.039,20		6.232.326,79
<i>sottoservizi</i>	845.104,64	2.400.000,00	2.750.873,00		5.995.977,54
<i>art. 133 D.Lgs 163/2006</i>	386.225,09	50.000,00	100.000,00		536.225,09
<i>spese tecniche e generali</i>	8.571.877,07	6.787.787,08	9.798.072,87	1.478.368,49	26.636.105,50
<i>Attività tecniche soggette ad incentivo ex art. 113, d.lgs. n. 50/2016</i>	1.465.867,68	1.561.913,56	3.626.025,01	2.763,10	6.656.569,35
<i>consulenze special.</i>	11.936,68		50.000		61.936,68
<i>contenziosi e acc. bonari</i>	8.321.451,27	846.021,89		2.659.753,03	11.827.226,13
<i>altro</i>	25.260,00				25.260,00
<i>oneri per l'avviamento all'esercizio (***)</i>			2.400.000,00		2.400.000,00
<i>IVA a carico dell'investimento</i>	352.662,76	343.620,98	797.725,50	748.132,63	2.242.141,88
<i>Imposta di registro procedure espropriative</i>	1.127.683,43	641.794,01	542.898,72		2.312.376,17
totale B	36.145.498,74	21.441.520,16	28.670.842,29	4.889.017,25	91.146.878,44
totale A + B	103.799.790,56	89.956.153,49	512.877.306,86	9.486.631,30	419.119.882,21

Fonte: Dati forniti dalla società EAV s.r.l.

4. Il contenzioso sulle tratte

A fini meramente ricognitivi, a seguito delle informazioni fornite dal Commissario *ad acta* e da Eav s.r.l., si riportano i contenziosi riguardanti i lavori relativi alle tratte esaminate, in parte già accennati in precedenza, evidenziando, come già precisato, che gli stessi hanno trovato, in concreto, soluzione nei più volte citati accordi di febbraio-giugno 2017 e aprile 2018. Si ricorda che i contenziosi nascono, in buona parte, a seguito del citato blocco degli interventi deciso dalla Regione nel 2010 (delibere n. 533/534 del 2010).

In riferimento alla **tratta Piedimonte Matese-Teverola**, a seguito del descritto stallo operativo, avvenuto nel 2010, si è creato un contenzioso su iniziativa del consorzio Ascosa 4, il quale, sul presupposto dell'asserito inadempimento del concedente, con domanda di accesso agli arbitri, notificata il 21 dicembre 2010, presentava istanza per l'attivazione, ai sensi dell'art. 37 della convenzione, di giudizio arbitrale. La vicenda arbitrale si è conclusa con lodo definitivo 7 luglio 2013, n. 10761, n. 2/13, Registro Lodi, con cui il collegio arbitrale accoglieva le ragioni del consorzio condannando MetroCampania NordEst s.r.l., intanto incorporata in EAV s.r.l., al pagamento della somma di euro 82.432.842,01⁴⁴, oltre interessi legali e *dietim* giornaliero di euro 2.879,47 dal 1° luglio 2013 sino alla data di presa in consegna da parte del concedente delle opere e dei cantieri. La società EAV impugnava il lodo

⁴⁴ Così suddivisi: a titolo di differenza tra il valore venale attualizzato delle opere eseguite e i corrispettivi percepiti dal concessionaria per euro 30.336.993,56; a titolo di mancati utili sulle opere ineseguite, della somma rivalutata per euro 5.979.548,32; a titolo di interessi per ritardato conseguimento dell'utile nel periodo 1989 - 2003, della somma rivalutata di euro 831.836,62, oltre interessi legali su euro 721.965,63 dall'1 luglio 2011 al soddisfo; a titolo di maggiori oneri di concessione per il periodo 1989 - 2003, della somma rivalutata di euro 14.241.384,03, oltre interessi legali su euro 12.360.347,66 dall'1 luglio 2011 al soddisfo; a titolo di risarcimento per anomalo andamento dal 20 marzo 2003 al 20/12/2010, della somma rivalutata di euro 9.290.230,94, oltre interessi legali su euro 8.721.566,08 dal 21 dicembre 2010 al soddisfo; della somma di euro 2.879,47/giorno dal 21/12/2010 al 30 giugno 2013, e quindi della complessiva somma di euro 2.657.750,81, oltre interessi legali dal 21 dicembre 2010 al soddisfo; del *dietim* di euro 2.879,47 dall'1 luglio 2013 sino alla data di presa in consegna da parte della concedente delle opere e dei cantieri, oltre interessi legali dalla pronuncia al soddisfo; a titolo di maggiori oneri concessori sopportati nel periodo 20 marzo 2003 - 20 dicembre 2010, della somma rivalutata di euro 11.502.607,84, oltre interessi legali su euro 10.798.521,05 dal 21 dicembre 2010 al soddisfo; per riserve tecniche relative al periodo 20 marzo 2003 - 20 dicembre 2010, della somma di euro 1.753.110,09 oltre IVA dovuta e interessi legali dal 21 dicembre 2010 al soddisfo; per prestazioni eseguite e non contabilizzate (in parte) valore materiali a deposito e fitti depositi fiduciari, della somma di euro 1.891.004,83, oltre IVA dovuta e interessi legali dal 21 dicembre 2010 al soddisfo; a titolo di interessi moratori da ritardato pagamento dei certificati, della somma di euro 3.946.374,87, oltre interessi legali dal 21 dicembre 2010 al soddisfo.

innanzi alla Corte di Appello di Roma che, con sent. 27 ottobre 2015, n. 5905, rigettava la proposta di impugnazione confermando quanto statuito dal lodo arbitrale n. 10761/2013 e condannando la società concedente per un ammontare rivalutato di oltre 91 milioni. L'EAV s.r.l. ha presentato ricorso innanzi alla Corte di Cassazione, con atto notificato alla controparte in data 25 gennaio 2016.

La vicenda giudiziaria si è conclusa nel 2017 quando, nelle more di tale procedimento, alla luce del citato piano di accordo generale predisposto da Eav s.r.l., è stato sottoscritto tra Eav s.r.l. e il consorzio Ascosa 4, un atto transattivo (20 febbraio 2017⁴⁵) sul credito vantato da quest'ultimo, con cui veniva riconosciuto il minore importo di euro 54.265.405,59 previa rinuncia a qualsivoglia ulteriore pretesa e con estinzione del giudizio in corso dinanzi alla Cassazione.

In relazione alla tratta **Teverola - Piscinola**, c'è stato un primo contenzioso tra l'ex società MetroCampania NordEst s.r.l. e il consorzio Ati Ascosa per la corretta definizione delle partite creditorie tra il concedente (ora Eav s.r.l.) e il concessionario in riferimento alle opere civili, per le quali risultava, al marzo 2016, in corso una richiesta di risoluzione contrattuale in danno da parte del concessionario.

Inoltre, relativamente ad atti integrativi, aggiuntivi e di ricognizione all'atto applicativo del 19 dicembre 2002, vi sono state alcune procedure monitorie presso il Tribunale di Napoli⁴⁶ nelle quali viene eccepita la nullità del rapporto contrattuale in essere; tali procedure hanno comportato un risarcimento per 31,17 e poi per 24,35 milioni.

Pur senza approfondire aspetti non rientranti nelle competenze di questa Sezione, a fini ricognitivi della complessa situazione legata ai lavori di ammodernamento della Ferrovia Alifana, è utile accennare ad altre vicende che toccano aspetti di natura

⁴⁵ Per quanto concerne lo stato dei lavori, nell'accordo transattivo è previsto che Eav s.r.l. riceva dal consorzio concessionario "tutte le aree e le opere esistenti in loco, nelle attuali condizioni di fatto e di diritto" nonché "un quadro del contenzioso con terzi, pendente o definito connesso alle attività oggetto della concessione".

⁴⁶ Trattasi dei: d.i. n. 2755/11 opposto con giudizio RG 13942/2011, d.i. n. 3627/11 opposto con giudizio RG 21468/2011, d.i. n. 4377/11 opposto con giudizio RG 26860/2011, d.i. n. 3979/11 opposto con giudizio RG 23009/2011, d.i. n. 3053/11 opposto con giudizio RG 16005/2011, d.i. n. 3896/11 opposto con giudizio RG 23008/2011, d.i. n. 4991/13 opposto con giudizio RG 32161/13.

penale⁴⁷. L'opera, difatti, essendo originariamente finanziata con le risorse stanziare per la ricostruzione successiva al terremoto irpino del 1980, è interessata da una lunga vicenda processuale che riguarda i suddetti lavori di ricostruzione. Nello specifico, ad essere interessata è la tratta Piscinola-Aversa centro, le cui opere sono state affidate in concessione al consorzio Ascosa. Tali opere sono state interessate da una complessa vicenda penale, conclusasi con sentenza Cass. pen. 22 aprile 2011, n. 16152, che ha accertato la sussistenza di molteplici fattispecie di corruzione propria e la conseguente illegittimità degli atti amministrativi correlati ai lavori per le grandi opere sottoposte all'indagine. Ci si riferisce all'illegittima trasformazione della concessione al consorzio Ascosa per la realizzazione di 356 alloggi di edilizia popolare da costruire nel Comune di S. Antimo⁴⁸ nella diversa concessione per la realizzazione dei lavori di ammodernamento della Ferrovia Alifana di cui si discute.

Anche per questa tratta, i contenziosi relativi alle procedure monitorie e alle partite debitorie hanno trovato soluzione in un accordo del febbraio 2017, con il quale, a fronte di complessivi 333,84 milioni pretesi, sono stati riconosciuti in favore dell'Ati concessionaria 52.298.458,72 euro di cui 17,44 milioni per corrispettivi insoluti di competenza del quadro economico generale e la residua parte, pari a 34,85 milioni, a valere sulle risorse del più volte citato art. 11, d.l. n. 193/2016 quasi interamente dovuti per interessi da ritardato pagamento, rivalutazione monetaria e riserve ritualmente iscritte.

Infine, sulla tratta **Piscinola - Capodichino** (limitatamente alla sub-tratta Secondigliano -Di Vittorio), dalla citata relazione del commissario *ad acta*, pervenuta a febbraio 2016, si è avuto conoscenza dell'esistenza di un contenzioso tra l'RTI Asfalti Sintex (precedente affidataria) e MetroCampania NordEst s.r.l. avviato su un

⁴⁷ Una ricognizione di tali vicende è stata esaustivamente riportata nell'aggiornamento della relazione sullo "Stato di attuazione della ferrovia Alifana", trasmessa con prot. n. 19/E del 24 febbraio 2016, dal Commissario ad acta, facente seguito al documento avente ad oggetto la "promozione delle azioni per la tutela societaria e degli obblighi posti in capo al commissario *ad acta*," trasmesso con nota prot. n. 6212 del 21 aprile 2015.

⁴⁸ Disciplinata dalla Convenzione n. 11 del 9 dicembre 1981 nell'ambito del programma straordinario di edilizia residenziale di cui alla l. n. 219/1981.

monte di riserve per un ammontare di 250 milioni⁴⁹ causato dall'inserimento della nuova stazione Capodichino Di Vittorio (oltre quella di Regina Margherita sull'attigua tratta Piscinola - Secondigliano con la conseguente traslazione di quest'ultima) e da altre modifiche progettuali conseguenti a richieste della Regione Campania e del Comune di Napoli. Trattasi di un importo (250 milioni) superiore di circa 5 volte rispetto all'importo contrattuale dei lavori e delle forniture della tratta in questione.

Il contenzioso si è concluso con lodo arbitrale che ha condannato l'ex MetroCampania NordEst, oggi Eav s.r.l., al risarcimento di 25 milioni; il lodo è stato impugnato innanzi alla Corte d'Appello di Roma, trovando esito solo a seguito dell'accordo (già citato) del giugno 2017.

A questo si aggiunge un altro contenzioso, nato tra l'ex società MetroCampania NordEst s.r.l. e l'ATI Todini Costruzioni Generali, in riferimento al rapporto in appalto nato contrattualmente nel 2008 (subentrando all'RTI Asfalti Sintex) e mai avviato (per l'Ati Todini), la cui passività per la società MetroCampania (poi Eav s.r.l.) ammonterebbe a circa 35 milioni, per i quali l'accordo transattivo del giugno 2017 ha portato ad un riconoscimento (all' l'Ati Hce costruzioni s.p.a., a sua volta subentrata all'Ati Todini) di 2,5 milioni.

In ultimo, anche l'appalto integrato riguardante la tratta ha visto un contenzioso tra l'ex società MetroCampania NordEst s.r.l. e l'ATI Ansaldo, in riferimento al lungo ritardo nell'avvio dei lavori collegati alla conclusione delle opere civili sulla tratta (anch'esse oggetto di contenzioso appena ricordato) non ancora ultimate. Anche in tal caso, le vicende relative ai contenziosi trovano soluzione in un accordo del 2018 (27 aprile) che ha previsto la contestuale prosecuzione delle opere.

5. Il contenzioso con la Regione

Al contenzioso tra Eav s.r.l. (in quanto successore di MetroCampania NordEst s.r.l.) e le diverse società esecutrici dei lavori, si è aggiunto un contenzioso tra Eav s.r.l. e Regione Campania nato dal protrarsi della sospensione degli investimenti in

⁴⁹ Trattasi di 42 riserve (quantificate al 6 agosto 2015) per un ammontare di euro 246.964.211,49, cifra che comprende anche i danni presunti prodotti dal fermo cantieri dal 31 dicembre 2011.

infrastrutture ferroviarie disposta dalla Regione nel 2010 a seguito dell'intervento in autotutela della Regione Campania a causa del mancato rispetto del patto di stabilità da parte di quest'ultima (delibere nn. 533 e 534 del 2 luglio 2010) e protrattosi per quasi quattro anni (da luglio 2010 a marzo 2014).

Tale contenzioso, nato dall'iniziativa di Eav s.r.l. finalizzata alla riattivazione dei provvedimenti di concessione dei finanziamenti e/o all'approvazione di un piano attuativo stralcio degli investimenti, è culminato in un ricorso al Tar Campania depositato il 15 novembre 2013, con cui la società avanzava una richiesta di risarcimento danni quantificato in euro 244.922.499,60. Il ricorso è stato poi seguito dalla presentazione di motivi aggiunti al ricorso iniziale a seguito della delibera con cui la Regione Campania, nel 2014 (delibera n. 39/2014), portava a conclusione il procedimento che bloccava le opere infrastrutturali, aggiornando e sostituendo i programmi d'investimento, a causa del fatto che tale delibera del 2014 non veniva seguita da provvedimenti formali di assegnazione delle risorse. Con decr.dirig. 8 ottobre 2015, n. 28, la Regione Campania ha stanziato parte delle somme, approvate a tal fine dalla delibera Cipe 20 febbraio 2015, n. 25.

Il contenzioso in questione ha trovato poi risoluzione nella rinuncia da parte di Eav s.r.l. collegata al ristoro di 590,98 milioni previsti a vantaggio di Eav s.r.l. con il citato d.l. n. 193/2016 (art. 11) che ha stanziato le risorse per la Regione Campania, a valere sul Fondo di sviluppo e coesione affinché la Regione facesse fronte ai debiti con la società Eav s.r.l.

6. Il contenzioso con i privati

Diversi sono stati i contenziosi con cui soggetti privati hanno investito, nel corso degli anni, Eav s.r.l., la Regione Campania o il soggetto concessionario/affidatario in riferimento, in particolare, a pretese illegittimità nelle procedure espropriative nonché, in altre ipotesi, ai danni subiti dagli immobili (di proprietà privata) in conseguenza della realizzazione delle opere.

In sede istruttoria⁵⁰, si è appreso dell'esistenza di dieci procedimenti giudiziari in corso (o quantomeno di cui la società Eav s.r.l. è a conoscenza), considerando, altresì, che il contenzioso complessivamente venutosi a creare è stato in gran parte già risolto bonariamente.

L'avvio a conclusione delle opere delle diverse tratte, grazie agli accordi transattivi del 2017 e 2018 e ai conseguenti accordi per la prosecuzione delle opere, conducono alla risoluzione delle questioni sottese a tali contenziosi.

⁵⁰ Citate note pervenute nel 2017, 2019 e 2020.

CAPITOLO III

COSTI, TEMPI E CONTROLLI SULL'AMMODERNAMENTO DELLA FERROVIA ALIFANA

Sommario: Premessa. - 1. Il costo complessivo delle opere. - 2. I tempi di realizzazione delle opere. - 3. I controlli sulle opere.

Premessa

Di seguito si fornisce un quadro generale dei costi (sostenuti e da sostenere) e dei tempi (preventivati e di conclusione) in riferimento a tutte le tratte oggetto di indagine.

È, altresì, presente anche una breve ricognizione dei controlli sulle opere che coinvolgono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1. Il costo complessivo delle opere

Per la tratta **Piedimonte Matese - Teverola**, l'importo contrattuale originario dei lavori di 64,5 milioni ha avuto attuazione per 50,73 milioni; nel 2010, il costo di completamento è stato fissato in ulteriori 60,64 milioni. A causa del blocco dei lavori sono derivati contenziosi per i quali, in definitiva (accordo del 2017) è stata riconosciuta la somma di euro 54.265.405,59 al Consorzio Ascosa 4, concessionario della tratta in argomento, previa rinuncia a qualsivoglia ulteriore pretesa. Non è stata prevista alcuna prosecuzione dei lavori.

Per la tratta **Teverola-Piscinola**, che include una parte affidata in appalto (sub-tratta Piscinola - Giugliano) e la gestione affidata in concessione per l'ammodernamento della tratta Aversa centro-Piscinola, l'originario finanziamento di 232,40 milioni (delibera Cipe n. 111/2002), è stato più volte incrementato fino alla somma di 508,92 milioni, a causa, in gran parte, della previsione di nuove opere.

I lavori sono stati conclusi in riferimento alla parte (suddivisa in due lotti) affidata in appalto, mentre per la parte in concessione, i lavori, sospesi a fine 2011, sono stati ripresi, a seguito all'atto ricognitivo del 20 febbraio 2017 che fa seguito dell'accordo

transattivo connesso al piano di accordo generale del gennaio 2017, restando ancora da realizzare lavori per 44,2 milioni⁵¹.

L'importo complessivo, più volte modificato, della tratta **Piscinola - Capodichino**, suddivisa in due sub-tratte (Piscinola-Secondigliano e Secondigliano-Di Vittorio), è giunto alla somma (quadro economico dei tre appalti) di 419,11 milioni comprendente anche le opere già eseguite.

Nel dettaglio, sulla prima sub-tratta, affidata nel 2001, si rinviene un incremento di costi (dipendente in gran parte dall'introduzione della nuova stazione Regina Margherita) dagli originari 25,29 milioni, prima a 73,95 milioni, poi a 105,02 milioni, nel 2013, ed infine a 103,79 milioni nel 2020. Le opere, già in ritardo per la mancata espropriazione dei terreni e sospese per lungo tempo dall'appaltatore per mancanza di disponibilità finanziarie, con accordo transattivo del febbraio 2017, sono riprese il 28 agosto 2017. La transazione ha previsto il riconoscimento di 18,09 milioni a fronte di una richiesta di 50 milioni per crediti pregressi e riserve. L'avanzamento finanziario relativo alla sola parte dei lavori, a settembre 2020, annovera una spesa di euro 49.677.948,88 su 67.654.291,82 (73,43 per cento), con lavoro ancora da realizzare per 17,98 milioni.

Per la seconda sub-tratta, dall'originario (1999) affidamento al raggruppamento temporaneo di imprese (RTI) per un importo di 50,79 milioni, si è giunti ad un affidamento in appalto (causa risoluzione del primo), nel 2008, il cui quadro economico prevedeva 76,13 milioni, divenuto poi 76,13 milioni e in ultimo (nel 2020) 89,95 milioni, di cui 68,51 relativi ai lavori. Da un punto di vista finanziario, i lavori sono stati eseguiti per euro 7.077.194,29, a fronte di euro 68.514.633,33 programmati, pari al 10,33 per cento (ancora da realizzare per 61,44 milioni).

L'appalto integrato sulla tratta, affidato con contratto del settembre 2006, per un quadro economico di importo originario pari a 134,59 milioni, per lungo tempo non ha visto l'inizio dei lavori. La previsione di spesa ammonta, nel 2020, a 215,87 milioni, di cui euro 187.206.464,57 per lavori, realizzati, da un punto di vista

⁵¹ Così suddivisi: 1° lotto funzionale per euro 13.437.424,78; 2° lotto funzionale per euro 30.294.199,28 e nodo di interscambio Scampia per euro 473.819,91.

finanziario per euro 20.692.131,22, pari all' 11,05 per cento (ancora da realizzare per 166,51 milioni).

In sintesi, la situazione nelle diverse tratte è descritta nella tabella che segue che annovera i costi sostenuti e da sostenere, con il quadro complessivo delle opere ammontante a poco più di un miliardo, di cui restano 121 milioni di risorse ancora da impiegare per la realizzazione delle opere.

Tab. n. 7 - Costo complessivo delle opere, luglio 2020 (importo in milioni)

Tratta	Costi sostenuti	Costi ancora da sostenere	Costi da sostenere per contenziosi e transazioni	Costi totali
Piedimonte-Teverola	50,73		54,26	104,99
Teverola-Piscinola	464,60	44,20		508,80
Piscinola-Capodichino	173,18	245,93		419,11
Totale	688,51	290,13	54,26	1.032,90

Fonte: Elaborazione Corte dei conti.

2. I tempi di realizzazione delle opere

La causa dei ritardati tempi di realizzazione è da ricercare nel citato blocco dei lavori, nelle indeterminatezze progettuali (generative di tante varianti) che hanno causato contenziosi con ulteriori incrementi di costi e allungamento dei tempi, oltre che nell'avvicendamento di diversi soggetti affidatari dell'esecuzione delle opere (per via di fallimenti o cessione dei contratti).

Di seguito si riportano, sinteticamente, i tempi delle diverse tratte e le risorse connesse.

Per quanto concerne la tratta **Piedimonte Matese-Teverola**, i lavori che la riguardano sono stati affidati in concessione nel 1989. La sospensione del 2010 ha bloccato l'esecuzione delle opere, poi definitivamente interrotte per effetto dell'accordo del febbraio 2017.

Per quanto concerne la tratta **Teverola-Piscinola**, la tratta include una parte affidata in appalto (sub-tratta Piscinola - Giugliano), le cui opere si sono concluse (nel 2004 e nel 2007) e la gestione affidata in concessione per l'ammodernamento della tratta Aversa centro-Piscinola. Per quest'ultima, i lavori sono stati sospesi a fine 2011 per il mancato introito dei corrispettivi vantati dal consorzio concessionario

determinato, a sua volta, dalla citata sospensione del 2010. Allo stato attuale, a seguito dell'accordo transattivo del 2017, dopo il quale si sono riscontrate altre ragioni di ritardo, oltre che la sospensione dei lavori a causa dell'emergenza epidemiologica da Covid, le tempistiche di conclusione di tutte le attività, come dichiarate da Eav s.r.l., si riferiscono al primo semestre 2021.

La tratta **Piscinola-Capodichino**, suddivisa in due sub-tratte (Piscinola-Secondigliano e Secondigliano-Di Vittorio), è in appalto a due società. L'intervento prevede anche un appalto integrato di completamento delle opere civili e di attrezzaggio tecnologico affidato ad un'associazione temporanea di imprese (ATI).

Sulla prima sub-tratta (Piscinola - Secondigliano), le opere, già in ritardo per la mancata espropriazione dei terreni e sospese per lungo tempo dall'appaltatore per mancanza di disponibilità finanziarie, con accordo transattivo del febbraio 2017, sono riprese in data 28 agosto 2017. La conclusione originariamente prevista nel 2020 è slittata al 2021 a causa di problemi legati alle espropriazioni di alcuni terreni, alla necessità di alcune varianti di progetto e per effetto della sospensione di circa 3 mesi causata dalla pandemia Covid.

Per la seconda sub-tratta (Secondigliano-Di Vittorio), i lavori del nuovo appalto affidato nel 2008, per lungo tempo non hanno avuto avvio a causa di difficoltà operative intervenute in corso d'opera e del citato blocco del 2010. A seguito dell'accordo transattivo del giugno 2017, la conclusione dei lavori, fissata entro ottobre 2020 per il lotto delle opere civili, ed entro il 2022 per il lotto delle opere tecnologiche Piscinola-Di Vittorio, è stata ulteriormente ritardata con previsione di ultimazione al primo semestre 2023, per effetto di un rallentamento dei lavori (sopra descritto) e della necessità di adeguamento alle norme NTC 2018.

Per quanto concerne l'appalto integrato, esso è stato affidato con contratto del settembre 2006, cui ha fatto seguito un periodo di fermo dei lavori protrattosi dal 2010 al 2018 e che ha interessato la gran parte dei componenti e tecnologie.

I lavori, per lungo tempo non sono stati avviati, attesa la connessione funzionale con la conclusione dei lavori delle due sub-tratte. Risultano iniziati nel 2018, con previsione di conclusione secondo diverse scadenze (per i relativi interventi funzionali). In particolare, il termine dei lavori per il Lotto A e di parte del lotto B,

fino alla stazione di Secondigliano (inclusa), è previsto entro l'anno 2022. Le restanti attività realizzative del lotto B seguiranno la disponibilità delle aree di galleria da Secondigliano a Di Vittorio, e la disponibilità della stazione Di Vittorio, con conclusione prevista entro il 2023.

La tabella che segue sintetizza i tempi di conclusione delle opere ad oggi previsti, messi a confronto con le date di affidamento dei lavori.

Tab. n. 8 - Tempi di conclusione delle opere, aggiornati a settembre 2020

Tratta	Sub-tratta (o suddivisione dell'affidamento)	Affidamento iniziale dei lavori	Tempi previsti per la conclusione
Piedimonte-Teverola	Concessione intera tratta	1989	Definitivamente abbandonata nel 2017
Teverola-Piscinola	Sub-tratta Piscinola - Giugliano Appalto Astaldi	1983	Lavori conclusi nel 2004
	Sub-tratta Piscinola - Giugliano, Appalto Torno	1982	Lavori conclusi nel 2007
	Concessione Aversa centro - Piscinola	1981	1° intervento funzionale: inizio 2021; 2° intervento funzionale: primo semestre 2021
Piscinola-Capodichino	sub-tratta Piscinola - Secondigliano	2001	Fine 2021
	sub-tratta Secondigliano-Di Vittorio	1999	Primo semestre 2023
	Appalto integrato	2006	Lotto A e parte lotto B: entro l'anno 2022; restanti parti lotto B: entro il 2023

Fonte: Elaborazione Corte dei conti.

3. I controlli sulle opere

Il tema dei controlli sulle opere coinvolge il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito del ruolo, ricoperto dalla Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale, in particolare, di esame e valutazione sotto il profilo tecnico-economico dei progetti di sistemi di trasporto ad impianti fissi di competenza regionale e locale.

Il trasferimento della competenza per la realizzazione della tratta all'ente regionale, difatti, non fa venir meno l'esigenza di un controllo, a livello centrale, dello stato di avanzamento delle opere in questione, come, peraltro, manifestato in passato,

in sede parlamentare, nelle circostanze in cui vi è stato il coinvolgimento del Ministero nelle iniziative (interrogazioni e mozioni) indirizzate ad ottenere notizie sullo stato della Ferrovia Alifana.

La vicenda, infatti, è stata oggetto di alcune iniziative parlamentari, tese a conoscere lo stato di attuazione dei lavori⁵², che hanno coinvolto il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, aprendo un dibattito sull'argomento poi seguito dopo le previsioni normative del più volte citato art. 11, d.l. n. 193/2016.

⁵² In primis vi è stata un'interrogazione alla Camera dei deputati (seduta di annuncio n. 349 del 12 dicembre 2014) indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e al Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), conclusasi con risposta datata 9 aprile 2015. In sintesi si riporta la risposta del Sottosegretario di Stato alle Infrastrutture e ai Trasporti: “-per la tratta Aversa Centro-Piscinola, il quadro dei finanziamenti, di cui alla convenzione 30 dicembre 2010, risulta essere a copertura totale del progetto, per la ripresa dei lavori, si è in attesa della riprogrammazione delle risorse da parte della Regione Campania, come mero impegno sui capitoli di spesa; -per la tratta Piscinola-Capodichino, ad ottobre 2014, nell'ambito dell'appalto delle opere civili della tratta Piscinola-Secondigliano e ai soli fini dell'esame in linea tecnica, è stata presentata agli uffici del Mit, la perizia di variante n. 3; detta variante, anche se riferita a specifiche parti d'opera, nel suo complesso impatta inevitabilmente sull'intero tracciato ferroviario della tratta Piscinola-Secondigliano. Poiché tale perizia è pervenuta dopo circa dieci anni dall'approvazione del progetto definitivo e, peraltro, in una fase in cui la Regione Campania ha deliberato di trattare questa parte di infrastruttura come una metropolitana e non più come una ferrovia, è stata indetta una riunione con tutti i soggetti coinvolti al fine di effettuare un approfondimento dell'iter approvativo di tutto il progetto. Nel corso di detta riunione, tenutasi a dicembre 2014, sono stati chiesti diversi chiarimenti, dei quali si è a tutt'oggi in attesa. Il quadro dei finanziamenti risulta essere a copertura totale del progetto. La variante in questione nella sostanza ha riguardato delle parti strutturali a garanzia della sicurezza della costruzione e per tenere conto degli impatti sulle aree circostanti. Non ha avuto ricadute sul tracciato che è risultato invariato rispetto a quello ante variante. La variante è stata successivamente approvata dal m.i.t. a seguito delle intervenute precisazioni tecniche fornite dalla scrivente; -per la tratta Secondigliano-Di Vittorio, la società Eav s.r.l. ha avviato le procedure per una nuova conferenza dei servizi, stante un cambiamento dei piani espropriativi dovuto essenzialmente ad errori materiali di attribuzione delle particelle da espropriarsi contenuti nel precedente piano; a breve, salvo la definizione del contenzioso in essere con l'ATI appaltatrice; i lavori risultano avviati”.

A tale interrogazione ha fatto seguito una mozione al Governo, del 12 gennaio 2016, inerente, in generale, la mobilità urbana ed extraurbana in Italia, che recita: “La situazione in Campania della ferrovia Alifana è stata nel 2015 al centro delle cronache per le lamentele da parte dei pendolari che si muovono verso Napoli dal casertano a causa di molteplici ritardi, soppressione di corse, ma soprattutto per la precarietà dei mezzi su cui viaggiano, privi di aria condizionata, con sediolini e carrozze antiquate e scarso servizio di pulizia. Su questa linea viaggiano ancora convogli diesel in attesa che finalmente si completi l'elettrificazione”.

In ultimo, un atto ispettivo del Senato del 13 aprile 2016, seduta n. 607, ripercorrendo in breve tutte le problematiche descritte chiede al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di “verificare i fatti descritti, intervenire per accertare l'operato della precedente Giunta regionale, accertare a quanto ammonti il danno economico (...) e avviare in tempi certi la ripresa dei lavori”.

Il Ministero, in sede istruttoria, ha fornito le sue osservazioni⁵³ precisando di aver avviato, nell'ottobre 2019, contatti con la Regione Campania, l'EAV srl ed il Comune di Napoli finalizzati a definire le procedure per la trasformazione della linea Piscinola-Aversa, da ferrovia in metropolitana e, nel contempo, per fare il punto sulle attività in corso per il completamento della tratta Piscinola-Di Vittorio-Capodichino ai fini della chiusura dell'anello metropolitano e sulle ipotesi di esercizio da attuare su tale impianto. Il Ministero ha comunicato che gli enti proprietari delle linee (Comune e Regione), unitamente alle aziende esercenti, laddove gli impatti progettuali avessero ricadute su tratte già in esercizio, provvederanno a comunicare all'Ufficio Speciale Trasporti a Impianti Fissi del Mit, competente per territorio, lo stato dell'arte dei lavori ed eventuali ulteriori aggiornamenti progettuali relativi agli interventi in esame, e provvederanno all'ottemperanza delle prescrizioni già dettate dal medesimo Ufficio.

A seguito dei contatti intervenuti la Regione Campania ha approvato la delibera 323 del 30 giugno 2020 con cui la Giunta aveva confermato, in via ricognitiva, la *classificazione di sistema ferroviario con caratteristiche di metropolitana pesante* per le linee Piscinola - Aversa e Piscinola - Capodichino - Centro Direzionale - Garibaldi (cd. chiusura dell'anello della Linea 1).

In relazione agli aspetti concernenti il perdurare dei rapporti concessori (allo stato permane un solo rapporto concessorio) il Ministero ha sottolineato l'assenza di profili coinvolgenti lo stesso poiché la materia contrattuale di cui trattasi è di esclusiva competenza della Regione Campania e dell'Ente Nazionale Volturno (E.A.V. srl).

⁵³ Citata nota prot. n. 37263 del 23 settembre 2020 del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale - Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale.

CAPITOLO IV

OSSERVAZIONI CONCLUSIVE DELL'ISTRUTTORIA - ESITI DEL CONTRADDITTORIO FINALE E RACCOMANDAZIONI

Sommario: 1. Conclusioni.

1. Conclusioni

La Sezione ha analizzato i profili finanziari e fisici inerenti all'ammodernamento della Ferrovia Alifana, in continuità con l'indagine e l'istruttoria culminata nella deliberazione n. 12/2009/G, ed in considerazione della provenienza statale delle fonti di finanziamento, allo scopo di verificare se le tempistiche di realizzazione delle opere (già oggetto di verifica dell'adeguamento alle misure conseguenziali con delibera n. 25/2010/G), siano state rispettate. In generale, può osservarsi che alcune delle osservazioni formulate hanno trovato soluzione mentre permangono alcune criticità.

In tema di rispetto delle **regole sulla concorrenza**, la criticità segnalata nel 2009 (delibera n. 12/2009/G) e nel 2010 (delibera n. 25/2010/G), inerente la perdurante sussistenza di concessioni su opere i cui finanziamenti trovano origine negli anni '80, non ha trovato piena soluzione, sebbene sia da apprezzare, in tal senso, l'affidamento con bandi di gara di stralci di opere subentrate successivamente. Con la citata relazione del 2009, la Sezione aveva richiamato "l'attenzione sull'opportunità di valutare l'eventuale chiusura dei rapporti patologicamente sorti e perpetuatisi, in evidente violazione della normativa comunitaria e nazionale", puntualizzando "l'esigenza di chiudere le concessioni non in linea con il principio comunitario della libera concorrenza e che rappresentano un fenomeno lesivo anche dei principi di economicità ed efficacia". A seguito delle, più volte citate, note di risposta della Regione Campania del luglio 2009 e febbraio 2010, la Sezione, con delibera 3 dicembre 2010, n. 25, ha precisato che la Regione aveva "provveduto a definire lo stato delle concessioni in essere e per ognuna sono stati resi noti gli importi contrattuali ed il programma temporale aggiornato", assicurando che "ulteriori

opere già programmate ma non ancora cantierate verranno affidate dal Soggetto Attuatore attraverso gare pubbliche ad evidenza comunitaria”.

Sul punto, pur apprezzando gli sforzi profusi, non si può non sottolineare l'esistenza, ancora nel 2020, di una concessione, a distanza di decenni dalla sua origine. Prosegue, difatti, la concessione relativa alla seconda tratta (Aversa Centro - Piscinola), mentre è stata chiusa la concessione per la prima tratta (Piedimonte Matese - Teverola).

Da un **punto di vista finanziario** va evidenziato l'incremento dei costi per ciascuna delle tratte esaminate, incremento che, se da un lato è giustificato dal mutamento strutturale di una gran parte delle opere (da ferrovia a metropolitana), dall'altro è influenzato dalle tante modifiche progettuali dovute ad indefinitezze ed imprecisioni tecniche, nonché ai risarcimenti collegati alle controversie legate alla sospensione dei lavori.

In relazione ai **tempi di realizzazione** delle opere, va sottolineato che il carattere di infrastruttura metropolitana che assunto nel tempo la ferrovia, ha reso necessario il ricorso a vari adeguamenti progettuali che hanno causato ritardi, incrementi di costo e controversie. Ai ritardi causati dalle varianti progettuali, si sono aggiunte le difficoltà operative incontrate nelle procedure espropriative, generatrici di una serie di contenziosi con soggetti privati.

Il quadro è divenuto ancora più critico alla luce delle incertezze sulle disponibilità finanziarie causate dal blocco dei lavori nel 2010 operato dalla Regione (conseguente all'annullamento in autotutela dei piani delle opere infrastrutturali a seguito del mancato rispetto del patto di stabilità 2009), che ha generato contenziosi, di rilevante entità economica, tra i soggetti concessionari/affidatari dei lavori e il soggetto gestore Eav s.r.l., cui si è aggiunto un contenzioso tra Eav s.r.l. e la Regione per i crediti vantati dalla prima.

Hanno contribuito ai ritardi anche gli avvicendamenti tra i diversi soggetti concessionari/affidatari dei lavori sulle diverse tratte, causati da, fallimenti, cessioni o chiusure dell'attività.

La situazione finanziaria di Eav s.r.l. (e il suo commissariamento) ha avuto un'influenza sulle vicende della Ferrovia Alifana, portando, a fine 2016, allo

stanziamento, di fonte statale, di circa 600 milioni per risolvere le partite creditorie/debitorie tra Regione e società. Tale finanziamento e i conseguenti atti transattivi (tra Eav s.r.l. e i diversi soggetti esecutori delle opere) conclusi nel 2017 e 2018, hanno indirizzato la vicenda verso una conclusione, risolvendo il contenzioso pendente e, contestualmente, fissando tempi, modi e costi per terminare le opere.

La conclusione delle opere, come anticipato, non riguarderà la prima tratta (in concessione) esaminata (Piedimonte Matese - Teverola), per la quale, di fatto, la vicenda si chiude con il pagamento al concessionario di parte delle somme pretese per il blocco dei lavori senza prevedere la continuazione dei lavori.

Per le altre tratte in via di conclusione (con scadenze previste fino al 2023), non può non sottolinearsi l'enorme ritardo in cui versano le opere.

In definitiva è necessario che, nel quadro complessivo della realizzazione di interventi articolati tra diversi livelli di governo e di amministrazione, come quello in esame, siano responsabilizzati i diversi attori coinvolti, ivi compreso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito del generale ruolo ricoperto dallo stesso in tema di sistemi di trasporto ad impianti fissi e di trasporto pubblico locale.

Tale funzione risulta sistematicamente coerente anche all'utilizzo di risorse statali derivanti dal Fondo per lo sviluppo e la coesione nonché da quelle relative a fonti legislative più volte richiamate nel testo.

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

