



CORTE DEI CONTI

SEZIONE REGIONALE DI CONTROLLO PER L'UMBRIA

**MISURE CONSEQUENZIALI E AGGIORNAMENTI IN
SEGUITO AL REFERTO SU
“INDAGINE SULLA REALIZZAZIONE E MANUTENZIONE
DI INFRASTRUTTURE STRATEGICHE TUTTORA IN
CORSO DI REALIZZAZIONE NELLA REGIONE UMBRIA
CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AL SETTORE DELLA
MOBILITA', DEI TRASPORTI E DELLE
RETI STRADALI E AUTOSTRADALI”
(DELIBERAZIONE 157/2023/VSG)**



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE REGIONALE DI CONTROLLO PER L'UMBRIA

**MISURE CONSEGUENZIALI E AGGIORNAMENTI IN
SEGUITO AL REFERTO SU
"INDAGINE SULLA REALIZZAZIONE E MANUTENZIONE
DI INFRASTRUTTURE STRATEGICHE TUTTORA IN
CORSO DI REALIZZAZIONE NELLA REGIONE UMBRIA
CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AL SETTORE DELLA
MOBILITA', DEI TRASPORTI E DELLE
RETI STRADALI E AUTOSTRADALI"
(DELIBERAZIONE 157/2023/VSG)**

**Relatore
Presidente Antonello COLOSIMO**

Collaboratori incaricati:

Dott.ssa Antonella Castellani, Dott.ssa Serena Ricci

SOMMARIO

Sintesi.....	6
CAPITOLO I.....	7
PROFILI METODOLOGICI.....	7
1.1 Profili metodologici	7
CAPITOLO II.....	9
MISURE CONSEQUENZIALMENTE ADOTTATE DALLE AMMINISTRAZIONI - AGGIORNAMENTO SULLO STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FINANZIARIO DEGLI INTERVENTI	9
2.1 Misure conseguenzialmente adottate dalle Amministrazioni - Aggiornamento sullo stato di avanzamento procedurale e finanziario degli interventi	9
2.2 Opere stradali di competenza della QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A.	9
2.2.1 Misure conseguenzialmente adottate	9
2.2.2 Aggiornamento stato di avanzamento procedurale e finanziario	11
2.2.2.1 S.S. 77 della Val di Chienti – CUP n. F61B16000660001.....	11
2.2.2.2 S.S. 77 della Val di Chienti – CUP n. F61B16000650001.....	13
2.3 Opere stradali di competenza di ANAS S.p.A.....	14
2.3.1 Misure conseguenzialmente adottate	14
2.3.2 Aggiornamento di avanzamento procedurale e finanziario.....	18
2.3.2.1 S.S. n. 685 Tre Valli Umbre – CUP n. F61B21004790001	18
2.3.2.2 S.S. n. 685 Tre Valli Umbre – CUP n. F11B22001280001	20
2.3.2.3 S.S. n. 685 Tre Valli Umbre – CUP n. F57H23000360001	22
2.3.2.4 S.S. n. 685 Tre Valli Umbre – CUP n. F81B22001610001	24
2.3.2.5 S.S. n. 685 Tre Valli Umbre – CUP n. F61B21004780001	25
2.3.2.6 S.S. n. 685 Tre Valli Umbre – CUP n. F61B16000570001	27
2.3.2.7 S.S. n. 219 di Gubbio e Pian d’Assino – CUP n. F31B12000720001	28
2.3.2.8 S.S. n. 219 di Gubbio e Pian d’Assino – CUP n. F61B16000580001	29
2.3.2.9 E 78 S.G.C. Grosseto – Fano – CUP n. F64E16000760001	30
2.3.2.10 E 78 S.G.C. Grosseto- Fano – CUP n. F61B16000490001	31
2.3.2.11 S.S. n. 318 di Valfabbrica – CUP n. F91B16000670001.....	33
2.3.2.12 Nodo stradale di Perugia – CUP n. F61B20000410001.....	35
2.4 Interventi infrastrutturali ferroviari di competenza di R.F.I. S.P.A.	37
2.4.1 Misure conseguenzialmente adottate	37
2.4.2 Aggiornamento stato di avanzamento procedurale e finanziario	40
2.4.2.1 Linea Foligno-Perugia-Terontola - CUP n. J47I09000040009	41

2.4.2.2	Linea Orte-Falconara – CUP n. J31J05000030001 (Foligno-Fabriano).....	42
2.4.2.3	Tratta Ponte San Giovanni – Perugia -Sant’ Anna – CUP n. G96J12000660001	42
2.4.2.4	Linea Ancona – Orte – CUP n. J61H03000030001 (Potenziamento Orte - Falconara) .	43
2.4.2.5	Linea ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra – CUP n. G97B17000440006.....	44
2.4.2.6	Linea ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra - CUP n. G67J17000070001	45
2.4.2.7	Linea ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra - CUP n. G67J17000050001	46
2.4.2.8	Linea Orte-Falconara - CUP n. J61H02000090008	47
2.4.2.9	Linea ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra - CUP n. J67H22000680001	48
CAPITOLO III		51
ESITI DEL CONTRADDITTORIO, CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E RACCOMANDAZIONI		51
3.1	Prime risultanze dell’indagine	51
3.2	Esiti del contraddittorio finale	53
3.3	Considerazioni conclusive e raccomandazioni.....	54

Sintesi

La Sezione regionale di controllo per l'Umbria ha svolto nel 2023 un'indagine avente ad oggetto: *"Indagine sulla realizzazione e manutenzione di infrastrutture strategiche tuttora in corso di realizzazione nella regione Umbria, con particolare riferimento al settore della mobilità, dei trasporti e delle reti stradali e autostradali"*. La relazione, approvata in data 21 dicembre 2023 di cui alla Deliberazione n. 157/2023/VSG, conteneva gli esiti dell'attività di controllo a seguito dell'esame dei dati e delle informazioni fornite dalle Amministrazioni coinvolte nell'indagine in qualità di soggetti attuatori degli interventi strategici stradali e ferroviari - società QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A., ANAS S.p.A. e R.F.I. S.p.A. - nonché di quanto emerso in sede di contraddittorio cartolare e nel corso dell'adunanza pubblica. Nel merito la Sezione ha evidenziato i profili di criticità emersi formulando osservazioni e raccomandazioni nei confronti delle menzionate Amministrazioni.

La presente relazione è quindi ricognitiva delle misure conseguenzialmente adottate dalle Società sopra richiamate e come dalle stesse comunicate ai sensi di quanto disposto dall'art. 3, c. 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, a riscontro dei profili di criticità, osservazioni e raccomandazioni evidenziati dalla Sezione nella precitata indagine del 2023.

In quest'ottica, viene senza dubbio valutato positivamente l'impegno delle Amministrazioni coinvolte nell'indagine a prendere in considerazione i profili di criticità emersi, le osservazioni e raccomandazioni formulate dalla Corte sugli interventi esaminati; ciò introduce, evidentemente, un fattore di miglioramento dell'azione amministrativa laddove richiede da un lato una rivalutazione dei profili di criticità che sono stati oggetto di segnalazione e, dall'altro, l'individuazione di soluzioni adeguate al loro superamento.

Viene infine offerto un aggiornamento al 2025 dello stato di avanzamento procedurale e finanziario delle opere infrastrutturali strategiche, sulla base dei dati e delle informazioni forniti dalle stesse Amministrazioni.

CAPITOLO I

PROFILI METODOLOGICI

1.1 Profili metodologici

A conclusione dell'indagine effettuata dalla Sezione nel 2023 - in attuazione dell'attività di controllo sulla gestione *ex art. 3, comma 4, legge n. 20/1994*, programmata con la deliberazione n. 3/2023 ed afferente lo stato di avanzamento e realizzazione delle opere pubbliche infrastrutturali strategiche di interesse nazionale, interregionale e regionale riferite al settore della Mobilità e dei Trasporti con specifico riguardo alle reti infrastrutturali stradali e ferroviarie in corso di attuazione nel territorio della Regione Umbria - con nota del 28 dicembre 2023 è stata inviata alle Amministrazioni interessate la relazione adottata dalla Sezione, allegata alla Deliberazione n. 157/2023/VSG.

La suddetta relazione conteneva gli esiti dell'attività svolta dalla Sezione e la segnalazione di taluni profili di criticità emersi con conseguenti osservazioni e raccomandazioni rivolti nei confronti delle medesime Amministrazioni, soggetti attuatori degli interventi, quali le società QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A., ANAS S.p.A. e R.F.I. S.p.A.

In prossimità della scadenza dei termini prevista dal legislatore per la comunicazione delle misure conseguenzialmente adottate dalle Amministrazioni interessate la Sezione, con nota del 9 maggio 2024¹, ha rammentato alle stesse, a scopo meramente tuzioristico, quanto disposto dall'art. 3, comma 6, legge n. 20/1994 laddove ne prevede l'invio alla Corte entro sei mesi dalla data di ricevimento della relazione.

Le suddette Amministrazioni hanno dato conseguente riscontro con note del 19 giugno 2024², del 21 giugno 2024³ e del 28 giugno 2024⁴.

La Sezione ha pertanto provveduto ad analizzare i dati e le informazioni acquisiti al fine di verificare il superamento delle problematiche emerse a conclusione dell'indagine svolta nel 2023, ovvero quelle ancora irrisolte.

Con successiva nota del 13 agosto 2025⁵ è stato chiesto alle Amministrazioni interessate

¹ Prot. n. 1162/2024.

² ANAS S.p.A., prot. n. 532343 del 19 giugno 2024, registrato al n. 1701/2024.

³ Quadrilatero Marche Umbria S.p.A., prot. n. 3073 del 21 giugno 2024, registrato al n. 1734/2024.

⁴ RFI S.p.A., prot. n. RFIAD\A0011\P\2024\0001088 del 28 giugno 2024, registrato al n. 1841/2024.

⁵ Prot. n. 2190/2024.

anche un aggiornamento sullo stato di avanzamento procedurale e finanziario per ciascuno dei relativi interventi che erano stati oggetto di indagine.

Il relativo riscontro è stato fornito da ANAS S.p.A. con nota del 15 settembre 2025⁶, da QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A. con nota dell'11 settembre 2025⁷ e da R.F.I. S.p.A. con nota del 15 settembre 2025⁸.

Con la presente relazione vengono quindi esposte le misure conseguenzialmente adottate dalle Amministrazioni coinvolte nonché un quadro riassuntivo sull'attuale stato di avanzamento procedurale e finanziario degli interventi strategici, stradali e ferroviari, in corso di realizzazione nel territorio regionale umbro.

⁶ ANAS S.p.A., prot. n. 794071 del 15 settembre 2025, registrato al n. 2630/2025. A tale nota ha rinvio anche il Commissario Straordinario di Governo per gli interventi infrastrutturali sulla E78 "Grosseto-Fano" con nota prot. 271 del 15 settembre 2025, registrata al n. 2631/2025.

⁷ Quadrilatero Marche Umbria S.p.A., prot. n. 3896 dell'11 settembre 2025, registrato al n. 2477/2025.

⁸ RFI S.p.A., prot. n. RFI-AD\PEC\P\2025\0001240 del 15 settembre 2025, registrato al n. 2628/2025.

CAPITOLO II

MISURE CONSEGUENZIALMENTE ADOTTATE DALLE AMMINISTRAZIONI - AGGIORNAMENTO SULLO STATO DI AVANZAMENTO PROCEDURALE E FINANZIARIO DEGLI INTERVENTI

Sommario: 2.1 Misure conseguenzialmente adottate dalle Amministrazioni - Aggiornamento sullo stato di avanzamento procedurale e finanziario degli interventi – 2.2 Opere stradali di competenza della QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A. – 2.3 Opere stradali di competenza di ANAS S.p.A. – 2.4 Interventi infrastrutturali ferroviari di competenza di R.F.I. S.p.A.

2.1 Misure conseguenzialmente adottate dalle Amministrazioni - Aggiornamento sullo stato di avanzamento procedurale e finanziario degli interventi

Per ciascuna Amministrazione, società QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A., ANAS S.p.A. e R.F.I. S.p.A., vengono di seguito esposte le misure conseguenzialmente da queste adottate e trasmesse alla Sezione correlate agli interventi di propria competenza rispetto ai profili di criticità emersi nell'indagine del 2023 ed alle conseguenti osservazioni e raccomandazioni formulati dalla Sezione, come contenuti nella relazione approvata con la Deliberazione n. 157/2023/VSG.

Nel prosieguo viene altresì riportato un quadro relativo all'aggiornamento sullo stato di avanzamento procedurale e finanziario delle opere infrastrutturali di natura strategica, stradali e ferroviarie, come fornito dalle suddette Amministrazioni.

2.2 Opere stradali di competenza della QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A.

2.2.1 Misure conseguenzialmente adottate

Si rammenta brevemente che, rispetto degli interventi afferenti alla realizzazione di opere infrastrutturali stradali di natura strategica di competenza della Società QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A., il profilo di criticità emerso nel corso dell'indagine del 2023 - afferente alla non attualità dei dati e informazioni forniti

dall'Amministrazione in relazione alla tempistica delle fasi procedurali del progetto in quanto differiva rispetto alla tempistica riscontrata nella banca dati BDAP-MOP - era risultato superato già all'esito del contraddittorio svoltosi con la stessa Amministrazione; difatti, la Società era tempestivamente intervenuta riallineando i dati e le informazioni nella banca dati BDAP-MOP. A conclusione della precitata indagine la Sezione aveva comunque osservato come rispetto allo stato procedurale degli interventi l'avvio delle fasi progettuali avveniva con un segnato ritardo rispetto alla data di attivazione dei correlati CUP e che la tempistica per la conclusione delle progettazioni (studio fattibilità e progetto definitivo) si presentava alquanto dilatata nel tempo.

Con riguardo alle misure conseguenzialmente adottate la QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A., con nota del 21 giugno 2024⁹, ha *in primis* riferito di svolgere le attività di progettazione e realizzazione dei relativi interventi in nome e per conto della controllante ANAS S.p.A. Inoltre, con specifico riguardo alla progettazione ha precisato di svolgere tale attività avvalendosi degli Accordi Quadro stipulati da ANAS S.p.A. per l'affidamento dei servizi di ingegneria per la progettazione di fattibilità tecnico-economica e/o definitiva e/o esecutiva; ha poi aggiunto che i progetti redatti dagli operatori economici sono sottoposti ad una specifica attività istruttoria svolta con l'assistenza di ANAS S.p.A. laddove quest'ultima opera secondo un modello organizzativo dotato di strutture tecniche specialistiche e supportato da un articolato sistema procedurale, nonché da un complesso di specifiche tecnico-operative che vengono costantemente aggiornate in relazione anche all'evoluzione normativa di riferimento. Sul punto la QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A. ha fatto specifico riferimento alle iniziative adottate da parte di ANAS S.p.A. nel mese di febbraio 2024 al fine di accrescere la capacità di presidio del processo progettuale, ciò in termini di riassetto organizzativo con istituzione della struttura "Architettura, Ambiente e Valorizzazione del Territorio" ed aggiornamento del "Manuale di Progettazione-Parte I". La QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A. ha altresì riferito che i progetti vengono sottoposti all'attività di verifica ai sensi della normativa in materia di contratti pubblici per il tramite dei ANAS la quale dispone anche di un proprio Organismo di Ispezione (di tipo B) accreditato ai sensi della norma UNI CEI EN ISO/IEC 17020.

⁹ Prot. n. 3073 del 21 giugno 2024, registrato al n. 1734/2024.

In tema di reperimento delle risorse finanziarie per la realizzazione dei suddetti interventi la Società ha comunicato di aver avviato l'iter di richiesta nell'ambito delle programmazioni di ANAS S.p.A., laddove i medesimi interventi, agli esiti del nuovo CdP 2021-2025 tra MIT e ANAS che è stato approvato dal CIPESS con delibera n. 6/2024 del 21 marzo, sono stati programmati per il 2025 con allocazione degli stanziamenti assentiti e la previsione dei maggiori fabbisogni.

In ultimo, con riguardo al riallineamento della tempistica delle fasi procedurali dei relativi interventi con la banca dati BDAP-MOP, risultato già effettuato dalla Società nel corso dell'indagine a seguito delle segnalazioni della Corte, la stessa ha comunque fatto sapere di essersi interfacciata con ANAS S.p.A. e con il MEF-RGS, attivando una collaborazione in particolare con il MEF volta alla risoluzione di talune criticità di comunicazione riscontrate tra i diversi sistemi informativi che alimentano la precitata banca dati BDAP-MOP, ciò al fine di assicurare anche per il futuro la corretta e tempestiva implementazione delle informazioni sullo stato di avanzamento procedurale e finanziario.

Alla luce di quanto rappresentato la Sezione prende positivamente atto degli ulteriori elementi informativi resi da QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A., in tema di azioni intraprese di concerto con ANAS S.p.A. ai fini di un maggior presidio sullo svolgimento delle fasi progettuali, nonché delle misure adottate per riallineare nella banca dati BDAP-MOP i dati e le informazioni relativi allo stato procedurale e finanziario degli interventi.

2.2.2 Aggiornamento stato di avanzamento procedurale e finanziario

Quanto allo stato di avanzamento procedurale degli interventi, con nota dell'11 settembre 2025¹⁰ la Società QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A. ha fornito l'aggiornamento richiesto, le cui informazioni vengono di seguito esposte.

2.2.2.1 S.S. 77 della Val di Chienti – CUP n. F61B16000660001

L'intervento fa riferimento ad un progetto di completamento afferente alla realizzazione del *“semi-svincolo MENOTRE/SCOPOLI di collegamento tra la nuova S.S. 77 a quattro corsie e la S.S.77 storica”*. Alla conclusione dell'indagine del 2023 risultava un finanziamento dell'intervento per 17,3 milioni di euro di cui per euro 8.303.000,00 dalla

¹⁰ Prot. n. 3896 dell'11 settembre 2025, registrato al n. 2477/2025.

legge n. 205/2017 (legge di bilancio 2018) delibera CIPE n. 36/2019 e per euro 8.996.000,00 dalla legge n. 234/2021 (legge di bilancio 2022) delibera CIPESS n. 43/2022, mentre rispetto allo stato procedurale risultava essere in corso la fase di progettazione definitiva (iniziata il 05.10.2022), il cui termine veniva previsto entro il 31.12.2024.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025 la QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A. ha riferito che il progetto definitivo ha ottenuto in data 27.11.2024 il parere favorevole da parte del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Toscana Marche Umbria e che in data 04.02.2025 è stata avviata presso il MASE la Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) in Legge Obiettivo che si è conclusa in data 08.08.2025 con l'emissione del parere favorevole di competenza. Ha altresì riferito che entro la fine del 2025 è prevista l'approvazione della suddetta procedura VIA da parte del CIPESS - a valle del perfezionamento dell'iter autorizzativo di cui alle procedure Legge Obiettivo, mediante indizione della relativa Conferenza di Servizi da parte del MIT - così che potrà proseguire con la fase di progettazione esecutiva e l'avvio dei lavori.

Quanto alla spesa complessiva dell'intervento la stessa è stata indicata dalla Società in euro 34.059.633,03, come da quadro economico, che ha confermato l'importo di euro 17.300.000,00 allo stato finanziato (di cui euro 8.303.732,26 dalla l. n. 205/2017, delibera CIPE n. 36/2019, ed euro 8.996.267,74 dalla l. n. 234/2021, delibera CIPESS n. 43/2022 - come confermato anche dai dati desunti dalla banca dati BDAP-MOP) specificando che il fabbisogno residuo di euro 16.759.633,03, necessario al completamento dell'intervento, verrà richiesto ad ANAS S.p.A. a valere sul prossimo CdP MIT/ANAS.

Alla luce di quanto sopra emerso occorre osservare come lo svolgimento e completamento delle varie procedure ed iter istruttori/autorizzativi necessarie all'approvazione della progettazione definitiva, quali l'indizione della Conferenza di Servizi e le autorizzazioni ed approvazioni della VIA, abbia allo stato determinato una dilazione dei tempi per l'effettiva conclusione della progettazione definitiva; difatti, rispetto alla data di fine procedura che era stata precedentemente prevista per il 31.12.2024 viene pertanto in evidenza uno slittamento di un anno, come confermato anche dall'iter procedurale riscontrabile nella banca dati BDAP-MOP dalla quale risulta che la data fine prevista per la progettazione definitiva è il 31.12.2025.

Su quest'ultimo punto, con nota deduttiva del 29 ottobre 2025, la società QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A. ha fornito un aggiornamento dell'iter procedurale, riferendo che *"con nota prot. QMU-4256-U del 06.10.2025 è stato dato avvio da parte del RUP dell'intervento al suddetto iter approvativo con la trasmissione agli enti interessati della documentazione progettuale con la contestuale richiesta al MIT di convocazione della sopra richiamata Conferenza di Servizi"*.

In tema invece di finanziamento dell'opera ha riferito quanto segue: *"Per quanto concerne il completamento del finanziamento a copertura dell'importo complessivo dell'intervento, si segnala che il fabbisogno è stato richiesto con nota prot. QMU-4341-U del 10.10.2025 ad Anas e da quest'ultima al MIT con nota prot., CDG-902542-U del 17.10.2025, a valere sul Contratto di Programma MIT-Anas 2021-2025"*.

2.2.2.2 S.S. 77 della Val di Chienti – CUP n. F61B16000650001

L'intervento ha la seguente descrizione: *"Lavori di costruzione dell'allaccio SS77 -SS 3 a Foligno e collegamento con la SS 316"*. Si rammenta che alla conclusione dell'indagine del 2023 QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A. aveva indicato un importo complessivo dell'investimento stimato in circa 62 milioni di euro, finanziato per 26.219.659,43 dalla legge di stabilità 2018 (l. n. 205/2017, art. 1, comma 1164) con conseguente fabbisogno finanziario di euro 35.780.340,57; rispetto allo stato procedurale risultava essere in corso lo Studio di fattibilità (iniziato il 23.11.2022), il cui termine veniva previsto entro il 31.05.2025.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025 QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A. ha comunicato di aver completato l'aggiornamento dello Studio di fattibilità del tracciato originariamente approvato con Delibera CIPE n.13/2024 e di aver concluso le indagini archeologiche riferite alla procedura di Verifica Preventiva di Interesse Archeologico (VPIA), attivata sul tracciato condiviso con il Comune di Foligno. Ha altresì riferito che procederà entro la fine del 2025, a seguito dell'emissione del parere favorevole sulla VPIA da parte della Soprintendenza competente, all'avvio della progettazione definitiva e del conseguente avvio delle procedure di approvazione.

Al riguardo, si osserva che la banca dati BDAP-MOP – nella quale risulta indicata quale data fine effettiva della fase di progettazione definitiva il 27/04/2023 con l'indicazione che *"La data di fine effettiva coincide con la condivisione dello studio di fattibilità da parte del Comune inviato da QMU in data 22/12/2022"* – non è, pertanto, aggiornata.

QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A. ha infine indicato che, come da quadro economico aggiornato, la complessiva spesa dell'intervento ammonta ad euro 67.190.366,97, risultata quindi aumentata di oltre 5 milioni di euro rispetto alle informazioni del 2023. Ha anche confermato che la stessa è attualmente finanziata per euro 26.219.659,43, di cui alla legge di stabilità 2018 (l. n. 205/2017, art. 1, comma 1164), specificando che necessita pertanto per il completamento dell'intervento un fabbisogno di euro 40.970.677,54, somma che la stessa richiederà ad ANAS S.p.A. a valere sul prossimo Contratto di Programma MIT/ANAS.

Quanto alle informazioni in BDAP-MOP relative allo stato di avanzamento procedurale della progettazione definitiva, laddove nella medesima banca dati risultava indicata quale data di fine effettiva il 27/04/2023 e pertanto non aggiornata alla luce dell'aggiornamento delle informazioni fornite, con nota deduttiva del 29 ottobre 2025, la società QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A. ha confermato che tale data è riferita *"alla condivisione da parte del Comune di Foligno dello studio di fattibilità e non è riferita alla data di effettiva conclusione della fase di progettazione definitiva"*. Nel prendere atto di quanto segnalato dalla Sezione la stessa Società ha comunque riferito di aver *"tempestivamente provveduto ad aggiornare la banca dati inserendo nella sezione "iter di progetto" la prossima fase di progettazione definitiva con l'indicazione delle previste date di avvio e di conclusione"*. Dalla verifica effettuata in BDAP-MOP, risulta prevista per la progettazione definitiva la data di avvio del 15/12/2025 e la data di conclusione del 14/04/2026.

2.3 Opere stradali di competenza di ANAS S.p.A.

2.3.1 Misure conseguenzialmente adottate

Rispetto degli interventi afferenti alla realizzazione di opere infrastrutturali stradali di competenza della Società ANAS S.p.A., in qualità di soggetto attuatore, occorre rammentare che il profilo di criticità emerso nel corso dell'indagine del 2023 che afferiva alla non attualità dei dati e informazioni forniti dall'Amministrazione in relazione alla tempistica delle fasi procedurali del progetto che differiva rispetto a quella riscontrata nella banca dati BDAP-MOP era stato superato già in fase di contraddittorio laddove la stessa Amministrazione aveva tempestivamente provveduto al relativo riallineamento dei dati nella suddetta banca BDAP-MOP.

Quanto alle osservazioni e raccomandazioni formulate dalla Sezione, la Società ANAS S.p.A., con nota del 19 giugno 2024¹¹, ha riferito sulle misure conseguenzialmente dalla stessa adottate.

In merito all'attività di progettazione, si rammenta che la Sezione aveva richiamato l'attenzione sulla necessità di un'adeguata attività a partire da quella preliminare, evidenziando che una corretta e puntuale attività progettuale può evitare non solo ritardi dovuti alle necessità di varianti in corso d'opera ma anche riserve e contenziosi, con conseguenti benefici in termini di tempistica nella realizzazione degli interventi finanche un risparmio di costi. Sul punto ANAS S.p.A. ha fatto sapere di essersi dotata, nel corso del tempo, di strumenti utili a presidiare il processo progettuale al fine di poter assicurare i dovuti standard dal punto di vista tecnico e qualitativo. Nel merito, ha fatto riferimento all'adozione di un modello organizzativo il cui assetto è stato ridefinito nel mese di febbraio 2025, con istituzione di strutture dedicate a tale attività, sia gestionale che specialistica, al fine di accrescere la capacità di risposta alla complessità realizzativa delle infrastrutture stradali; ha citato, in particolare, la struttura "Architettura, Ambiente e Valorizzazione del Territorio", alla quale sono assegnate competenze sulle tematiche di carattere ambientale, la cui azione è volta a favorire una progettazione integrata oltre a garantire la sostenibilità delle opere sino dalle prime fasi progettuali. Ha aggiunto che al modello organizzativo è affiancato anche un articolato sistema procedurale, citando a titolo esemplificativo le linee guida di indirizzo contenute nel "Manuale di Progettazione" contenenti le specifiche progettuali di settore emanate nel corso degli ultimi anni e con i correttivi ed integrazioni intervenuti, ciò al fine di rendere tale documento in linea con l'attuale normativa nazionale ed europea ma anche al fine di valorizzare le esperienze acquisite nel tempo. Ha altresì evidenziato che vi è stata in data 26 marzo 2025 l'emissione di una apposita procedura aziendale in materia di progettazione riferita agli "appalti integrati", tenuto conto della sua peculiarità dovuta al fatto che la relativa attività progettuale viene sviluppata dall'operatore economico il quale è anche esecutore dei lavori. In tema di attività di verifica dei progetti nel rispetto della normativa in materia di contratti pubblici (controlli di affidabilità, completezza e adeguatezza) ha anche evidenziato che per tale aspetto ritenuto cruciale si avvale del proprio Organismo di Ispezione (tipo B), accreditato ai sensi della norma UNI

¹¹ Prot. n. 532343 del 19 giugno 2024, registrato al n. 1701/2024.

CEI EN ISO/IEC 1720. La Società, infine, sempre in relazione alle tempistiche della progettazione, ha inteso rappresentare che le opere infrastrutturali ed in particolare quelle di rilevanza strategica sono assoggettate a complessi iter autorizzativi, compresi gli interventi di molteplici Amministrazioni ed operatori (citando ad esempio la Conferenza di Servizi). Per quanto sopra ha pertanto evidenziato il proprio costante impegno nel mantenere un dialogo con gli enti locali, nazionali e di settore, al fine di attuare ogni possibile azione che consenta la soluzione delle criticità che, di volta in volta, vengono a presentarsi, citando a titolo di esempio, gli incontri che sono già stati svolti nel primo semestre dell'anno in corso con la Commissione VIA, volti a monitorare congiuntamente lo stato dei procedimenti attivi, definire le priorità e calendarizzare il loro perfezionamento. A conclusione, la Società ANAS S.p.A. ha assicurato il proprio impegno nel continuare a porre la massima attenzione sul tema della tempistica dell'attività di progettazione.

In merito alle risorse finanziarie, si rammenta che la Sezione aveva espresso il proprio auspicio sul pieno utilizzo delle risorse già assegnate per gli interventi nonché sull'impegno del reperimento, da parte del soggetto attuatore ed altresì della Regione Umbria, degli ulteriori fabbisogni finanziari necessari a garantire il completamento degli interventi programmati.

Sul punto la Società ANAS S.p.A. sul punto ha confermato il proprio obiettivo nel garantire la piena capacità di utilizzo delle risorse assegnate nel rispetto dei tempi e dei costi preventivati. Ha anche richiamato il recente CdP 2021-2025 MIT/ANAS approvato dal CIPESS il 21 marzo 2024 (delibera n.6/2024) evidenziando le opere appaltabili nel 2024 e nel 2025 per la Regione Umbria, nello specifico con riferimento agli interventi sulla S.S. 685 delle Tre Valli Umbre. Viene previsto: - nel 2024 l'appalto degli interventi (1) *"Miglioramento funzionale dell'attraversamento della frazione di Serravalle"*, di circa 26 milioni (CUP 57H23000360001); (2) *"Rettifica del tracciato e adeguamento alla sez. TIPO c2 DAL KM 41+500 AL KM 51+500. Stralcio di completamento dal km 41+500 al km 45+700"*, di circa 43 milioni (CUP F81B22001610001); (3) *"Spoleto-Acquasparta, 1° stralcio Madonna di Baiano – Fiorenzuola"*, per un importo di circa 113 milioni (CUP F61B16000570001); - nel 2025 l'avvio dell'appalto per il *"Tratto Spoleto – Acquasparta, 2° stralcio Fiorenzuola -Acquasparta"* del costo stimato di 544 milioni (CUP F61B21004780001).

Ha infine evidenziato quanto previsto nel 2025 per gli interventi sull'itinerario E78 Grosseto

– Fano, nello specifico l’avvio dell’appalto per l’intervento di “*adeguamento a 2 corsie del tronco Selci Lama (E45) – S. Stefano di Gaifa nel tratto Selci Lama (E45) – Parnacciano (Guinza) Lotto 1”*, con importo stimato di circa 372 milioni (CUP F61B16000490001) nonché dell’intervento di “*adeguamento a 4 corsie del lotto 7 – Le Ville di Monterchi – Selci Lama (E45) nel tratto Nodo di Arezzo (S. Zeno) – Selci Lama (E45)”*, del costo stimato di circa 671 milioni (CUP F64E16000760001).

In merito all’implementazione della banca dati BDAP-MOP, si rammenta che la Sezione ne aveva raccomandato la tempestività e correttezza dei dati e delle informazioni relative allo stato di avanzamento procedurale e finanziario di ciascun progetto, attività questa ritenuta necessaria al fine di rispondere all’adempimento degli obblighi informativi ma anche a consentire l’adeguata e puntuale conoscenza delle informazioni stesse agli *stakeholders*.

La Società ANAS S.p.A. sul punto ha riferito di avere provveduto, in continuità con le operazioni di riallineamento dei dati svolte già nell’ambito dell’indagine, ad un generale approfondimento sui protocolli di comunicazione tra i diversi sistemi informativi che alimentano la banca dati BDAP-MOP, coinvolgendo anche la Società SOGEI (Società Generale d’Informatica S.p.A.) attraverso una circostanziata ricognizione delle modalità di interfaccia tra gli applicativi software interni – utilizzati per la pianificazione e la gestione contabile delle commesse (Sistemi SAP-PPM e SAP-S/4HANA) – e la stessa banca dati BDAP-MOP, potendo così individuare ed eliminare alcuni *bug* di sistema, quali ad esempio il riferimento agli algoritmi di sovrascrittura/aggiornamento delle informazioni. Ha infine rappresentato di aver verificato anche il corretto aggiornamento ed aggancio ai relativi CIG delle informazioni di competenza di ANAC, considerato che in BDAP-MOP confluiscono anche i dati della piattaforma gestita da ANAC, ciò al fine di assicurare anche tale allineamento.

Alla luce di quanto rappresentato da ANAS S.p.A. la Sezione prende positivamente atto degli ulteriori elementi informativi dalla stessa resi in merito all’aggiornamento di alcune delle opere appaltabili nel 2024 e 2025, come stabilito nel CdP MIT/ANAS 2021-2025 approvato dal CIPESS nel 2024, nonché del proprio impegno profuso a porre la massima attenzione sul tema della tempistica dell’attività di progettazione e, in ultimo, degli approfondimenti dalla stessa svolti ai fini del riallineamento dei dati e informazioni che vanno ad implementare la banca dati BDAP-MOP.

2.3.2 Aggiornamento di avanzamento procedurale e finanziario

Quanto allo stato di avanzamento procedurale e finanziario degli interventi, con nota del 15 settembre 2025¹² la Società ANAS S.p.A. ha fornito, come richiesto, gli aggiornamenti per gli interventi di propria competenza.

2.3.2.1 S.S. n. 685 Tre Valli Umbre – CUP n. F61B21004790001

L'intervento ha la seguente descrizione: *“S.S. n. 685 Tre Valli Umbre – rettifica del tracciato e adeguamento alla sez. Tipo C2 dal km 41+500 al km 51+500. Stralcio 1° lavori di adeguamento alla sez. Tipo C2 dal km 49+300 al km 51+500”*. Si rammenta che l'intervento risulta sottoposto a commissariamento governativo. L'intervento risulta finanziato per euro 25.335.527,81, di cui per 19,5 milioni di euro dal Fondo Complementare al PNRR (PNC) e per euro 5.835.527,80 dal Fondo *ex art.26*, comma 7, d.l. n. 50/2022. Alla conclusione dell'indagine del 2023, rispetto allo stato procedurale dell'intervento risultava approvato il Progetto di Fattibilità Tecnico-economico (PFTE), nonché completata sia la gara di appalto e sia la fase di aggiudicazione lavori, mentre risultava essere in corso la progettazione definitiva (iniziata il 29.12.2022) con una tempistica prevista per la sua conclusione al 15.10.2023, sebbene in relazione a tale previsione ANAS S.p.A. aveva specificato che era ancora in corso presso il MASE la procedura VIA (l'istanza di avvio era del 13.02.2023).

Dalla consultazione della banca dati BDAP-MOP (quadro economico) risulta che il costo attualmente previsto ammonta ad euro 26.446.759,77¹³.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025, rispetto allo stato di avanzamento procedurale dell'intervento ANAS S.p.A. ha riferito che con decreto n. 17 del 18 gennaio 2024 il MASE (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) di concerto con il MIC (Ministero della Cultura) hanno espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale dell'opera. Ha altresì comunicato che è stato perfezionato l'iter autorizzativo di conclusione della Conferenza di Servizi decisoria, con determinazione del 20 novembre 2024, con dichiarazione della pubblica utilità e localizzazione dell'opera, aggiungendo che in data 24 dicembre 2024 è stato approvato il progetto definitivo dell'intervento. Sempre ANAS S.p.A. ha comunicato che in data 5 luglio 2024 è stata avviata la Verifica di Ottemperanza alle

¹² Prot. n. 794071 del 15 settembre 2025, registrato al n. 2630/2025.

¹³ Dati aggiornati al 20.10.2025.

condizioni ambientali di cui al richiamato decreto del MASE n. 17/2024, nell'ambito della quale sono stati svolti confronti con varie richieste di integrazioni documentali di cui l'ultima è stata riscontrata in data 25 giugno 2025, aggiungendo di essere in attesa dell'espressione valutativa della CTVA (Commissione Tecnica di Verifica Impatto Ambientale) del MASE. In ultimo, la Società ha comunicato che sono in corso le attività prodromiche all'approvazione del progetto esecutivo, con previsione dell'avvio dei lavori entro la fine del corrente anno, nel prosieguo dell'appalto integrato in essere.

Al riguardo nella banca dati BDAP-MOP, la data fine prevista della fase della progettazione esecutiva è indicata nel 31/10/2025, mentre la data di inizio dell'esecuzione dei lavori è indicata nel 20/11/2025, con data fine prevista nel 5/10/2028.

Quanto allo stato di avanzamento finanziario dell'opera, ANAS S.p.A. ha trasmesso un prospetto di riepilogo di pianificazione della spesa nel quale, rispetto al finanziamento di euro 25.335.527,81, sono indicati gli importi realizzati sino al 2025 (alla data di invio della comunicazione del mese di settembre 2025) ammontanti ad euro 5.702.006,71 e quelli ancora da realizzare sino al 2029 di euro 19.633.521,10. A tale proposito, dalla banca dati BDAP-MOP, i dati aggiornati al 20 ottobre 2025 evidenziano un lieve avanzamento con importi realizzati che ammontano, a tale data, ad euro 5.837.671,26, ed importi da realizzare per euro 19.497.856,55.

Alla luce di quanto sopra emerso viene in evidenza uno slittamento di circa 1 anno e mezzo della tempistica relativa all'approvazione della progettazione definitiva rispetto a quella precedentemente prevista, così come uno slittamento di circa due anni della tempistica relativa all'avvio dei lavori rispetto a quella precedentemente prevista e indicata.

Con nota deduttiva del 30 ottobre 2025, la società ANAS S.p.A. ha fornito i seguenti elementi informativi. Quanto al costo dell'intervento ha confermato l'importo di 25,3 mln di euro pari al finanziamento disponibile. In merito al segnalato slittamento della tempistica relativa sia all'approvazione della progettazione definitiva e sia all'avvio dei lavori, la medesima Società ha rappresentato quanto segue: *"[...] le procedure di autorizzazione delle opere hanno diversi e maggiori tempi. Il completamento della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale (di seguito VIA) sul livello di progettazione definitiva ha registrato, infatti, la tempistica di 9 mesi. Assume inoltre rilievo che, in relazione alla constatazione in sede di Conferenza di Servizi della presenza del gravame di uso civico su alcune delle particelle impegnate dall'intervento di*

adeguamento della strada statale, è stato incardinato presso il Commissariato per la liquidazione degli usi civici per le Regioni Lazio, Umbria e Toscana, il procedimento R.G. n.28/2024, aperto con prima udienza del 07 ottobre 2024 e con indicazione di udienza conclusiva fissata da ultimo per il 31 ottobre 2025 (riferimento provvedimento commissariale n. 198 del 29 settembre 2025 trasmesso il 02 ottobre 2025). Nelle more del completamento del procedimento sopra citato, è stata avanzata la verifica dell'ottemperanza alle condizioni della VIA sul livello di progettazione esecutiva, di cui si riporta dettaglio degli avanzamenti e perfezionamenti occorsi negli ultimi 13 mesi che sono stati impegnati da questa procedura. In data 5 luglio 2024 è stata avviata da parte di Anas la Verifica di Ottemperanza alle condizioni ambientali di cui al Decreto MASE n. 17, cui è seguita la determinazione del MASE del 29 ottobre 2024 con richiesta di completamento delle condizioni di ottemperanza. In data 29 novembre 2024 è stata trasmessa da parte di Anas la documentazione per il completamento della procedura, cui è seguita la determinazione del MASE del 9 maggio 2025 con richiesta di completamento delle condizioni di ottemperanza. In data 25 giugno 2025 è stata trasmessa da parte di Anas la documentazione per il completamento della procedura, su cui si è in attesa dell'espressione valutativa della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale del MASE".

2.3.2.2 S.S. n. 685 Tre Valli Umbre – CUP n. F11B22001280001

L'intervento ha la seguente descrizione: "S.S. N.685 Tre valli Umbre – Vallo di Nara – S.S. 685 delle Tre valli Umbre: Rettifica del tracciato e adeguamento alla sez. tipo C2 dal km 41+500 al km 51+500 – 2° stralcio dal km 45+700 al km 49+300". Si rammenta che l'intervento risulta sottoposto a commissariamento governativo e che il costo dell'intervento, come da quadro economico, risulta ammontare attualmente ad euro 26.570.389,12, finanziato per 1 milione di euro dal Fondo Complementare al PNRR (PNC) ex d.l.n.59/2021, per 19 milioni di euro dalla legge di bilancio 2022 (l.n.234/2021) e per euro 6.570.389,12 dal Fondo di cui all'art.26, comma 7, d.l.n.50/2022. Alla conclusione dell'indagine del 2023 risultava completata in data 29.11.2022 la fase procedurale di progettazione preliminare (PFTE) e in data 13.07.2023 anche la gara di appalto integrato, con aggiudicazione lavori avvenuta in data 14.07.2023. Con l'aggiornamento fornito nel 2025, per lo stato di avanzamento procedurale dell'intervento ANAS S.p.A. ha riferito che la progettazione definitiva/esecutiva nell'ambito dell'appalto integrato è stata aggiudicata nel novembre 2023 con contestuale avvio di quella definitiva. Ha poi comunicato che l'Autorità competente allo svolgimento

della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA è stata individuata nella Regione Umbria, a seguito intesa con il Presidente della Regione Umbria espressa con nota del 13 settembre 2024, in applicazione dell'art.15-ter, comma 2-ter del d.l. n. 189/2016 (modificato dall'art. 36, comma 2-ter del d.l.n.19/2024 convertito con modificazioni dalla l. n. 29 aprile 2024). Sul punto ANAS S.p.A. ha fatto sapere che il suddetto procedimento è stato concluso con determinazione dirigenziale della Regione Umbria n.2996 del 24 marzo 2025, che ne ha disposto l'esclusione dalla Valutazione medesima. Infine, la stessa ANAS S.p.A. ha riferito di aver programmato di pervenire all'approvazione del progetto definitivo entro la fine del corrente anno (2025), con perfezionamento dell'iter autorizzativo mediante Conferenza di Servizi decisoria. Al riguardo si evidenzia la concordanza con quanto desumibile dalla banca dati BDAP-MOP nella quale la data fine prevista della fase di progettazione definitiva è indicata nel 31/12/2025. Dalla medesima fonte, per le successive fasi, risulta che per la progettazione esecutiva è previsto l'avvio in data 15/12/2025, con conclusione stimata nel 30/4/2026, per l'esecuzione dei lavori, l'avvio in data 12/5/2026 e la conclusione in data 27/2/2029 e, per il collaudo, l'avvio in data 12/5/2026 e la fine in data 30/8/2029.

Quanto allo stato di avanzamento finanziario dell'opera ANAS ha trasmesso un prospetto di riepilogo di pianificazione della spesa nel quale svengono indicati gli importi realizzati sino al 2025 (alla data di invio della comunicazione del mese di settembre 2025) di euro 3.818.617,13 e quelli ancora da realizzare sino al 2029 per euro 22.751.769,03. A tale proposito, dalla banca dati BDAP-MOP, i dati aggiornati al 20 ottobre evidenziano un lieve avanzamento con importi realizzati per euro 3.828.983,55 e da realizzare per euro 22.741.402,61.

Alla luce di quanto sopra emerso viene allo stato in evidenza una tempistica necessaria all'approvazione del progetto definitivo dell'intervento di circa due anni dalla data di avvio della procedura. Sul punto, con nota deduttiva del 30 ottobre 2025, la società ANAS S.p.A. ha rappresentato quanto segue: *"[...] l'area dell'intervento presenta una serie di vincoli di tutela ambientale e paesaggistica che sono stati attenzionati nello sviluppo della progettazione definitiva in anticipazione alla richiesta formale dei pareri autorizzativi alle Amministrazioni competenti per materia, in un approccio di progetto integrato. Nell'ambito delle attenzioni poste a riguardo dei vincoli di uso civico, come evidenziatesi nel corso del procedimento di cui al punto precedente, si è registrato che l'attuale strada statale e le sue pertinenze, per alcune parti, risultano ancora gravate dai medesimi vincoli. A tal proposito, con riferimento anche alle ulteriori aree impegnate dalle opere*

di adeguamento stradale previste dall'intervento, sono in corso i procedimenti di sistemazione delle terre in applicazione delle vigenti leggi in materia, propedeutici altresì alle procedure ablativo".

2.3.2.3 S.S. n. 685 Tre Valli Umbre – CUP n. F57H23000360001

L'intervento ha la seguente descrizione: "S.S. 685 delle Tre Valli Umbre – Miglioramento funzionale dell'attraversamento della Frazione di Serravalle". Si rammenta che l'intervento risulta sottoposto a commissariamento governativo. La società ANAS S.p.A. aveva indicato nel 2023 un costo dell'intervento di euro 24.953.749,96 finanziato dal Fondo Complementare al PNRR (PNC) per euro 800.000,00, dalla legge di bilancio 2023 (art.1, comma 514, l.n.197/2022) per euro 17.866.250,00 e dal Fondo ex art.26, comma 7, d.l.n.50/2022 per euro 6.287.499,96. Alla conclusione dell'indagine del 2023 l'opera si trovava ancora nella fase procedurale di avvio della progettazione preliminare di fattibilità tecnica economica (data prevista di inizio indicata il 15.10.2023 con data fine prevista indicata il 14.12.2023).

Dai dati desunti dalla BDAP-MOP, aggiornati al 20 ottobre 2025, il "costo CUP calcolato"¹⁴ ammonta ad euro 24.000.000,00, mentre il totale finanziamenti è indicato in euro 35.755.017,16, reperiti per euro 1.180.421,33 (di cui euro 800.000,00 ex d.l. n. 59/2021 ed euro 380.421,33 ex l. n. 197/2022) e da reperire per euro 34.574.595,83.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025, quanto allo stato di avanzamento procedurale ANAS S.p.A. ha riferito che lo specifico Accordo Quadro per la realizzazione dei lavori è stato aggiudicato nel mese di novembre 2023. Ha di seguito specificato che: (i) è stato redatto il progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE) con conseguente avvio della Conferenza di Servizi preliminare, ai sensi dell'art. 14, comma 3, l.n.241/90, la quale si è conclusa favorevolmente con determinazione del 4 luglio 2024; (ii) è stata avviata la procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale conclusasi con il giudizio positivo sulla compatibilità ambientale dell'opera espresso dal MASE di concerto con il MIC con decreto n.179 del 2 aprile 2025; (iii) in data 5 giugno 2025 è stata completata la suddetta fase procedurale mediante approvazione del progetto PFTE; (iv) viene prevista l'approvazione della progettazione definitiva entro la fine del corrente anno (2025).

¹⁴ Al riguardo nella BDAP-MOP si precisa che "Il 'Costo CUP calcolato' è definito nel seguente modo:

- pari all'importo della spesa prevista del Quadro Economico inserito dall'utente sul sistema MOP o su BDU;
- pari al Costo Previsto (Fonte DIPE), nel caso in cui non sia compilato su MOP/BDU l'importo della spesa prevista del Quadro Economico".

Al riguardo si evidenzia la concordanza con quanto desumibile dalla banca dati BDAP-MOP nella quale la data fine prevista della fase di progettazione definitiva è indicata nel 30/12/2025. Dalla medesima fonte, per le successive fasi, risulta che per la progettazione esecutiva è previsto l'avvio in data 15/12/2025, con conclusione stimata nel 30/4/2026, per l'esecuzione dei lavori, l'avvio in data 15/5/2026 e la conclusione in data 14/5/2029 e, per il collaudo, l'avvio in data 15/5/2026 e la fine in data 14/9/2029.

Con riguardo allo stato di avanzamento finanziario dell'opera ANAS S.p.A. ha trasmesso un prospetto di riepilogo di pianificazione della spesa nel quale svengono indicati gli importi realizzati sino al 2025 (alla data di invio della comunicazione del mese di settembre 2025) di euro 627.519,59.

Alla luce di quanto sopra emerso viene in evidenza uno slittamento di quasi un anno e mezzo della tempistica che è stata necessaria per l'approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica rispetto a quella precedentemente prevista e indicata.

Con nota deduttiva del 30 ottobre 2025, la società ANAS S.p.A. ha fornito i seguenti ulteriori elementi informativi. Quanto al costo dell'intervento, risultato incrementato, la stessa Società ha rappresentato che *"in esito allo sviluppo progettuale condotto ed alla necessità di garantire la migliore compatibilità idraulica delle opere di progetto rispetto all'assetto idrogeologico dell'area, il costo attualmente previsto per l'intervento è di euro 35.755.017,16, pari al finanziamento programmatico disponibile, stanziato dal Fondo Complementare al PNRR (PNC) per € 800.000,00, dalla legge di bilancio 2023 (art.1, comma 514, l.n.197/2022) per € 17.866.250,00, dal Fondo ex art.26, comma 7, d.l.n.50/2022 per euro 6.287.499,96, dalla legge di bilancio 2024 per € 801.267,20 e dalla legge di bilancio 2025 per € 10.000.000,00"*.

In merito al segnalato slittamento della tempistica relativa all'approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica, la Società ha rappresentato che *"l'opera, vocata a mettere in sicurezza l'attraversamento di Serravalle da parte della Statale n.685 e la sua interconnessione con la Statale n. 320 per Cascia, si colla in un'area con caratteristiche morfologiche, ambientali ed idrogeologiche di particolare complessità. In tale contesto la definizione delle migliori soluzioni progettuali e la loro concertazione con il territorio hanno reso necessari lo studio di più alternative, approfondimenti di analisi specialistiche e lo studio di soluzioni tecnico-realizzative di particolare attenzione e cura dell'inserimento nel paesaggio nonché istanze locali. A seguito della definizione della soluzione prescelta, è stata, come noto, avviata la procedura di VIA, sul livello di progettazione di fattibilità tecnico economica, che ha in esito impegnato circa 8 mesi. L'Intervento è stato, inoltre,*

ricompreso nell'ambito del procedimento R.G. n.28/2024 presso il Commissariato per la liquidazione degli usi civici per le Regioni Lazio, Umbria e Toscana, precedentemente citato, di cui si attende completamente degli esiti".

2.3.2.4 S.S. n. 685 Tre Valli Umbre – CUP n. F81B22001610001

L'intervento ha la seguente descrizione: *"S.S. 685 delle Tre Valli Umbre – Rettifica del tracciato e adeguamento alla sez. tipo C2 dal km 41+500 al km 51+500. Stralcio di completamento dal km 41+500 al km 45+700"*. Si rammenta che tale intervento risulta sottoposto a commissariamento governativo e che ANAS S.p.A. aveva indicato un costo dell'intervento di euro 41.381.262,35, finanziato dal Fondo Complementare al PNRR (PNC) per euro 500.000,00, dalla legge di bilancio 2023 (art. 1, comma 514, l. n. 197/2022) per euro 30.703.245,73 e dal Fondo *ex art.* 26, comma 7, d.l. n. 50/2022 per euro 10.178.016,35.

Alla conclusione dell'indagine del 2023 l'Intervento si trovava ancora nella fase procedurale di avvio della progettazione preliminare di fattibilità tecnica economica (data prevista di inizio indicata il 15.10.2023 con fine prevista il 14.12.2023) e risultava invece avviata il 19.06.2023 la fase procedurale per la gara di appalto con fine prevista il 02.12.2023.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025, quanto allo stato di avanzamento procedurale ANAS S.p.A. ha riferito che lo specifico Accordo Quadro per la realizzazione dei lavori è stato aggiudicato nel mese di novembre 2023. Ha altresì specificato che: (i) in data 24 dicembre 2024 è stato approvato il progetto di fattibilità tecnico economica, a valle della positiva conclusione della Conferenza di Servizi preliminare, ai sensi dell'art.14, comma 3, l.n.241/90, quest'ultima avvenuta con determinazione del 27 dicembre 2023 oltre all'acquisizione dei favorevoli pronunciamenti in materia paesaggistico-ambientale; (ii) nell'ambito della Conferenza di Servizi decisoria - conclusasi con la determinazione della pubblica utilità e localizzazione dell'opera e adottata il 2 settembre 2025 – è stata autorizzata la progettazione definitiva; (iii) sono in corso le attività prodromiche all'approvazione del progetto definitivo, programmata entro il corrente anno (2025).

Al riguardo si evidenzia la concordanza con quanto desumibile dalla banca dati BDAP-MOP nella quale la data fine prevista della fase di progettazione definitiva è indicata nel 23/12/2025. Dalla medesima fonte, per le successive fasi, risulta che la progettazione esecutiva, il cui avvio era previsto per l'8/1/2024, è iniziata in data 11/7/2025, con

conclusione prevista nel 30/12/2025, mentre per l'esecuzione dei lavori è previsto l'avvio in data 20/1/2026 e la conclusione in data 3/10/2027.

Con riguardo allo stato di avanzamento finanziario dell'opera ANAS ha trasmesso un prospetto di riepilogo di pianificazione della spesa nel quale svengono indicati gli importi realizzati sino al 2025 (alla data di invio della comunicazione del mese di settembre 2025) di euro 605.336,64.

Alla luce di quanto sopra emerso viene in evidenza lo slittamento di un anno della tempistica per l'approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica rispetto a quella precedentemente prevista e indicata, nonché quello dell'avvio della progettazione esecutiva di circa un anno e mezzo. Sul punto, con nota deduttiva del 30 ottobre 2025, la società ANAS S.p.A. ha rappresentato che *"al fine di ottimizzare i tempi complessivi dell'iter di progettazione ed autorizzazione delle opere, si è ritenuto di svolgere la procedura di VIA, comprensiva dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'articolo 146 del decreto legislativo n.42/2004, nell'ambito del progetto di fattibilità tecnico economica, provvedendo quindi già in questa fase di progetto alla redazione degli studi e delle analisi allo scopo necessari. Detta procedura di VIA ha poi richiesto un tempo di circa 9 mesi"*.

2.3.2.5 S.S. n. 685 Tre Valli Umbre – CUP n. F61B21004780001

L'intervento ha la seguente descrizione *"S.S. 685 delle Tre Valli Umbre – Tratto Spoleto Acquasparta – 2° stralcio Firenzuola Acquasparta"*. Si rammenta che l'intervento risulta sottoposto a commissariamento governativo e che il costo stimato risultava essere di euro 543.674.727,04, finanziato dal Fondo Complementare al PNRR (PNC) per euro 166.940.180,07 e per euro 160.940.180,07 dal Fondo ex art. 26, comma 7, d.l. n. 50/2022, con fabbisogno finanziario necessario alla realizzazione dell'intervento di oltre 215 milioni di euro. Alla conclusione dell'indagine del 2023, relativamente allo stato procedurale risultava avviata la fase di progettazione definitiva (iniziata il 31.01.2022), con previsione il 20.11.2023 per la sua conclusione.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025, rispetto allo stato di avanzamento procedurale ANAS S.p.A. ha riferito che: (i) con decreto del MASE n. 376 dell'8 novembre 2024 è stata conclusa la Verifica di Ottemperanza del progetto definitivo, alle prescrizioni e raccomandazioni relative alla Valutazione di Impatto Ambientale Speciale, come contenute nella delibera

CIPE n. 146 del 2 dicembre 2005 (di approvazione del progetto preliminare); (ii) in data 1° dicembre 2024 è stato approvato il progetto definitivo in linea tecnica; (iii) sono in corso le attività di concertazione finalizzate al proseguimento delle successive fasi procedurali e finanziarie.

Dalla banca dati BDAP-MOP per l'approvazione del progetto definitivo è indicata la data fine prevista del 30/12/2025.

Quanto allo stato di avanzamento finanziario dell'opera ANAS ha trasmesso un prospetto di riepilogo di pianificazione della spesa nel quale svengono indicati gli importi realizzati sino al 2025 (alla data di invio della comunicazione del mese di settembre 2025) di euro 2.777.134,31.

Alla luce di quanto sopra emerso viene in evidenza uno slittamento della tempistica necessaria all'approvazione del progetto definitivo di circa due anni rispetto a quella in precedenza prevista (20/11/2023).

Con nota deduttiva del 30 ottobre 2025, la società ANAS S.p.A. ha fornito i seguenti ulteriori elementi informativi. Quanto al costo dell'intervento, la medesima Società ha confermato l'importo attualmente previsto di euro 543.674.727,04, precisando tuttavia che *"con Decreto RGS n.153 del 2 aprile 2024, in attuazione dell'articolo 1 comma 369 della legge 29 dicembre 2022, n.197, nonché dell'articolo 7, comma 3, decreto-legge n.131/2023, il Ministero dell'Economia e delle Finanze non ha confermato il finanziamento per l'intervento a carico del Fondo ex art.26, comma 7, d.l.n.50/2022. Pertanto, allo stato, per l'intervento risulta confermato l'importo assegnato dal Fondo Complementare al PNRR (PNC) per euro 6.000.000,00 (e non euro 166.940.180,07), con un fabbisogno finanziario di euro 537.674.727,04"*. Per quanto sopra, si prende pertanto atto della rettifica segnalata dalla Società in merito all'importo del finanziamento derivante dalle risorse del PNC, in precedenza erroneamente riportato nella relazione.

In merito al segnalato slittamento della tempistica relativa all'approvazione del progetto definitivo, la Società ha rappresentato che *"le procedure di autorizzazione delle opere hanno richiesto diversi e maggiori tempi. In particolare, la procedura di verifica di ottemperanza alle condizioni del decreto di compatibilità ambientale dell'intervento è stata avviata presso il MASE ad aprile 2023, ma si è conclusa solo a novembre 2024 con Decreto MASE n.376. Nel mese successivo, si è provveduto all'approvazione del progetto definitivo, per la quale si conferma la data del 01.12.2024, con uno scostamento di circa 12 mesi rispetto alla data precedentemente prevista (20/11/2023). Si provvederà ad inserire detta data quale fine effettiva della fase di progettazione"*

definitiva sulla BDAP-MOP".

2.3.2.6 S.S. n. 685 Tre Valli Umbre – CUP n. F61B16000570001

L'intervento ha la seguente descrizione: *"S.S. 685 delle Tre Valli Umbre – Territorio Regionale – Realizzazione tratto Spoleto Acquasparta 1° Stralcio Madonna di Baiano -Firenzuola"*. Si rammenta che ANAS S.p.A. aveva indicato un costo previsto dell'intervento di euro 109.670.000,00, finanziato dal Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 (Delibera CIPE n.54/2016) per euro 1.000.000,00, per euro 81.508.988,00 dall'aggiornamento nel 2020 del CdP 2016-2020, per euro 27.161.012,00 dalla legge di bilancio 2022 (l.n.234/2021). Alla conclusione dell'indagine del 2023, relativamente allo stato procedurale il suddetto intervento risultava trovarsi nella fase di realizzazione del progetto esecutivo (iniziata il 6.3.2023 e con conclusione prevista il 30.12.2023).

Dalla consultazione della banca dati BDAP-MOP (quadro economico) risulta che il costo attualmente previsto ammonta ad euro 126.932.905,43¹⁵.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025, quanto allo stato di avanzamento procedurale ANAS S.p.A. ha riferito che in data 22.12.2023 è stato approvato il progetto esecutivo dell'opera e che lo stesso è stato posto base di gara per l'esecuzione dei lavori con un bando pubblicato il 21.03.2024. Ha altresì riferito che il 19.12.2024 è stata disposta l'aggiudicazione efficace dell'appalto, contrattualizzato il 17.03.2025, e che i lavori, consegnati in data 21.05.2025, sono attualmente in corso con una previsione contrattuale di ultimazione fissata al 29.06.2028.

Con riguardo allo stato di avanzamento finanziario dell'opera ANAS ha trasmesso un prospetto di riepilogo di pianificazione della spesa nel quale svengono indicati gli importi realizzati sino al 2025 (alla data di invio della comunicazione del mese di settembre 2025) di euro 3.036.676,69.

Alla luce di quanto sopra esposto si prende atto che l'andamento della realizzazione dell'intervento è risultato essere in linea con il cronoprogramma previsto.

Con nota deduttiva del 30 ottobre 2025, la società ANAS S.p.A. ha confermato il costo dell'intervento di 109,67 mln di euro, pari al finanziamento disponibile, ed ha altresì confermato l'andamento dello stato di avanzamento procedurale come già comunicato.

¹⁵ Dati aggiornati al 20.10.2025.

2.3.2.7 S.S. n. 219 di Gubbio e Pian d'Assino – CUP n. F31B12000720001

L'intervento ha la seguente descrizione *“S.S. n.219 di Gubbio e Pian d'Assino territorio comunale – costruzione del lotto II in Mocaiana Umbertide, 1° stralcio, Mocaiana-Pietralunga”*.

Si rammenta che per il costo dell'intervento ANAS S.p.A. aveva indicato un importo di euro 159.825.846,67, interamente finanziato dalla legge di Bilancio 2022 (l.n.234/2021) e dal Fondo per Nuove Opere del Cdp, oltre da privati per euro 1.106.080,20.

Dai dati desunti dalla BDAP-MOP, aggiornati al 20 ottobre 2025, risulta, tuttavia, un “costo CUP calcolato”¹⁶ di euro 71.293.433,93, un totale degli affidamenti di euro 169.273.610,98, ed un totale finanziamenti di euro 140.538.834,55, reperiti per euro 139.432.754,35 e da reperire per euro 1.106.080,20.

Si rammenta altresì che alla conclusione dell'indagine del 2023 per lo stato procedurale dell'intervento risultava avviata l'esecuzione dei lavori, iniziata effettivamente il 27.02.2023, con conclusione prevista il 26.06.2026.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025, quanto allo stato di avanzamento procedurale ANAS S.p.A. ha riferito che sono in corso di esecuzione i lavori, con previsione di completamento entro il primo semestre 2028, specificando che tale nuova data prevista per il completamento è dipesa da ulteriori evenienze intervenute in corso d'opera con particolare riguardo al rinvenimento di sottoservizi interferenti nonché a ritrovamenti archeologici di rilevante interesse.

Con riguardo allo stato di avanzamento finanziario dell'opera ANAS ha trasmesso un prospetto di riepilogo di pianificazione della spesa nel quale svengono indicati gli importi realizzati sino al 2025 (alla data di invio della comunicazione del mese di settembre 2025) di euro 23.405.742,92 e quelli ancora da realizzare sino al 2028 per euro 105.948.050,38.

A tale proposito, dalla banca dati BDAP-MOP, i dati aggiornati al 20 ottobre evidenziano un lieve avanzamento con importi realizzati per euro 23.417.260,18 e da realizzare per euro 117.121.574,37.

Alla luce di quanto sopra esposto, viene in evidenza un ritardo di circa due anni nella tempistica di conclusione dei lavori rispetto al cronoprogramma in precedenza stabilito,

¹⁶ Al riguardo nella BDAP-MOP si precisa che “Il 'Costo CUP calcolato' è definito nel seguente modo:

- pari all'importo della spesa prevista del Quadro Economico inserito dall'utente sul sistema MOP o su BDU;
- pari al Costo Previsto (Fonte DIPE), nel caso in cui non sia compilato su MOP/BDU l'importo della spesa prevista del Quadro Economico”.

sebbene si debba tenere conto di quanto rappresentato dall'Amministrazione come sopra riportato.

Con nota deduttiva del 30 ottobre 2025, la società ANAS S.p.A. ha fornito i seguenti ulteriori elementi informativi. Quanto al costo dell'intervento ed al suo finanziamento, la medesima Società ha fornito precisazioni indicando che il costo totale ammonta ad euro 136.860.726,72, come comunicato nel 2023 (e non euro 159.825.846,67) e finanziato per euro 67.843.333,04 dalla legge di bilancio 2022 e per euro 69.017.393,69 dai Fondi per Nuove Opere del CdP 2014. Si prende pertanto atto delle informazioni come sopra rettificate.

In merito al segnalato slittamento della tempistica relativa alla conclusione dei lavori, la Società ha confermato che *"[...] lo scostamento in questione è ascrivibile ad alcune evenienze intervenute in corso d'opera, con particolare riguardo al rinvenimento di sottoservizi interferenti, nonché a ritrovamenti archeologici di rilevante interesse"*. Ha poi precisato *"che il tracciato di progetto è stato interessato da numerosi sottoservizi interferenti (linee elettriche e telefoniche, condotte acquedottistiche, metanodotti, ecc.), alcuni dei quali emersi nel corso dei lavori, il cui spostamento ha richiesto una costante azione di coordinamento operativo con l'impresa esecutrice ed i gestori delle reti interessate, al fine di pianificare le necessarie finestre temporali di interruzione del servizio, realizzare eventuali deviazioni provvisorie delle linee interferenti, ovvero individuare possibili riallineamenti piano-altimetrici dell'opera principale, per circoscrivere l'interferenza e garantire la continuità dei servizi pubblici essenziale. Con riferimento, poi, alla tematica archeologica, si evidenzia che, durante le fasi di cantiere, su prescrizione della competente Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio, si è reso necessario procedere con indagini archeologiche di approfondimento, ai cui esiti sono stati rinvenuti numerosi reperti di rilievo (circa 120 sepolture, resti di un'antica fornace e tracce di strutture murarie riferibili a insediamenti storici), che hanno altresì comportato l'ampliamento dell'area di indagine rispetto al perimetro inizialmente previsto, unitamente alle relative attività di documentazione, catalogazione e il rilievo dei reperti, nonché l'esecuzione di opere di salvaguardia, protezione e/o l'eventuale ricollocazione/riprotezione dei beni rinvenuti. Tali circostanze, nel determinare sospensioni parziali dei lavori nelle aree interessate e la riprogrammazione delle fasi lavorative, hanno prodotto i conseguenti differimenti del termine di ultimazione dei lavori rispetto al cronoprogramma originario"*.

2.3.2.8 S.S. n. 219 di Gubbio e Pian d'Assino – CUP n.F61B16000580001

L'intervento ha la seguente descrizione *"S.S. 219 di Gubbio e Pian d'Assino nel territorio*

Regionale – tratto Gubbio-Umbertide – 2° lotto Mocaiana-Umbertide- completamente". Si rammenta che la società ANAS S.p.A. aveva indicato con un costo stimato da finanziare per oltre 326 milioni di euro. Si rammenta altresì che, con riguardo allo stato procedurale, alla conclusione dell'indagine del 2023 risultava ancora da realizzare la progettazione definitiva. Con l'aggiornamento fornito nel 2025, dell'opera ANAS S.p.A. ha *in primis* ricordato che tale intervento era precedentemente inserito nel Contratto di Programma ANAS-MIT 2016-2020 approvato con Delibera CIPE n.65 del 7.8.2017 (pubblicata in G.U. Serie Generale n.292 del 15.12.2017), ed ha riferito che lo stesso non è stato, tuttavia, riconfermato dal Contratto di Programma ANAS-MIT 2021-2025 (approvato con Delibera CIPESS n.6 del 21.3.2024 e pubblicata in G.U. Serie generale n.160 del 10.7.2024), aggiungendo che allo stato non vi sono attività in corso e/o programmate.

Si prende pertanto atto che non risulta essere più autorizzata la realizzazione di tale intervento. Con nota deduttiva del 30 ottobre 2025, la società ANAS S.p.A. ha confermato quanto già rappresentato.

2.3.2.9 E 78 S.G.C. Grosseto – Fano – CUP n. F64E16000760001

L'intervento ha la seguente descrizione: *"E 78, S.G.C. Grosseto – Fano, territorio regionale, tratto nodo di Arezzo (San Zeno) Selci Lama (S.S. n.3 Bis Tiberina/E45) – adeguamento 4 corsie del tratto Le Ville – Selci Lama – Lotto VII"*. Si rammenta che tale intervento risulta sottoposto a commissariamento governativo. Per tale intervento ANAS S.p.A. aveva stimato un importo di circa 650 milioni di euro, finanziato però per soli 5 milioni di euro dal FSC 2014-2020 di cui alla delibera CIPE n. 54/2016. Alla data del 20/10/2025, dalla BDAP-MOP risulta un finanziamento di euro 1.134.807.794,98 reperiti per euro 6.638.843,22 e da reperire per euro 1.128.168.951,76.

Quanto alla fase procedurale, risultava essere in corso di realizzazione la progettazione definitiva (avviata in data 5.11.2020 e con data di fine prevista il 31.05.2024). Al riguardo, si evidenzia che in BDAP-MOP la conclusione della progettazione definitiva è prevista per il 31/12/2026.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025, rispetto allo stato di avanzamento procedurale ANAS S.p.A. ha riferito che nel mese di aprile 2024 è stata completata la redazione del progetto definitivo - a valle della concertazione e condivisione del tracciato con gli enti territoriali

tenutasi dal Commissario Straordinario d'intesa con la Regione - con anche lo svolgimento delle conseguenti integrazioni ed approfondimenti delle campagne di indagine. Ha poi precisato che il suddetto progetto si trova in fase di istruttoria tecnica presso la CTVIA del MASE, ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale che è stata avviata con istanza presentata il 1° luglio 2024. La Società ha infine comunicato che a seguito dell'acquisizione del giudizio di compatibilità ambientale dell'opera verrà indetta la Conferenza di Servizi ai fini della relativa localizzazione.

Quanto allo stato di avanzamento finanziario dell'opera ANAS ha trasmesso un prospetto di riepilogo di pianificazione della spesa nel quale svengono indicati gli importi realizzati sino al 2025 (alla data di invio della comunicazione del mese di settembre 2025) di euro 3.021.348,51.

Alla luce di quanto sopra emerso appare quindi che la tempistica necessaria per l'approvazione del progetto definitivo sia allo stato slittata di circa 1 anno e mezzo.

Con nota deduttiva del 30 ottobre 2025, la società ANAS S.p.A. ha fornito i seguenti ulteriori elementi informativi. Quanto al costo dell'intervento, la medesima Società ha rappresentato che *"agli esiti dello sviluppo della progettazione definitiva ove sono state previste le soluzioni progettuali conseguenti al recepimento di sopravvenute disposizioni normative, ovvero volte ad assicurare la coerenza delle opere con le modifiche dello stato di fatto intervenute nel tempo, nonché correlate agli indirizzi emersi a valle della complessa ed articolata concertazione con il territorio, in ordine al tracciato della nuova infrastruttura, svolta dal Commissario - l'importo dell'intervento è asceso ad € 1.134.807.794,98, di cui al finanziamento programmatico sopra richiamato di € 5.000.000,00 per la progettazione, con un fabbisogno per € 1.129.807.794,98"*.

In merito al segnalato slittamento della tempistica necessaria per l'approvazione del progetto definitivo, la stessa Società ha precisato che *"la data di fine prevista della progettazione definitiva è stata riprogrammata al 31 dicembre 2026, rispetto a quella indicata nel 2023 (cfr. 31 maggio 2024), in relazione alle evenienze precedentemente comunicate, con riferimento in particolare alle tempistiche registratesi al fine di pervenire alla condivisione con gli enti locali del tracciato selezionato, nonché tenendo conto dello stato dell'iter autorizzativo, che vede il progetto definitivo tuttora in fase di istruttoria tecnica presso la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale del MASE (istanza del 1° luglio 2024), per l'acquisizione del giudizio di compatibilità ambientale, al quale dovrà seguire lo svolgimento della Conferenza di Servizi per la relativa localizzazione"*.

2.3.2.10 E 78 S.G.C. Grosseto- Fano – CUP n.F61B16000490001

L'intervento ha la seguente descrizione: *“E 78, S.G.C. Grosseto – Fano, nel territorio Regionale – Tratto Selci Lama (E45) – S. Stefano di Gaifa – Adeguamento a 2 corsie del tratto Selci Lama (E45) – Parnacciano (Guinza) Lotto 1”*. Si rammenta che l'intervento risulta sottoposto a commissariamento governativo. Per tale intervento ANAS S.p.A. aveva indicato un importo stimato in circa 360 milioni di euro, finanziato al momento per soli euro 6.707.125,26 di cui 5,4 milioni di euro dal FSC 2014-2020 di cui alla Delibera CIPE n.54/2016 e per euro 1.307.125,26 dal Fondo Unico ANAS legge di stabilità 2016, con la restante parte quale fabbisogno finanziario. Alla data del 20/10/2025, dalla BDAP-MOP risulta un finanziamento di euro 483.859.079,84 reperiti per euro 4.246.825,13 e da reperire per euro 479.612.254,71.

Con riguardo alla fase procedurale alla fine del 2023 risultava avviata la progettazione definitiva, iniziata il 4.11.2020 con fine prevista per il 31.10.2024, la quale, dai dati aggiornati al 20/10/2025 desunti da BDAP-MOP, risulta ancora in corso, con fine prevista nel 31/7/2026.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025, rispetto allo stato di avanzamento procedurale ANAS S.p.A. ha riferito che è stata completata nel mese di aprile 2024 la redazione del progetto definitivo - a valle della concertazione e condivisione del tracciato con gli enti territoriali tenutasi dal Commissario Straordinario d'intesa con la Regione - e che sono state svolte le conseguenti integrazioni ed approfondimenti delle campagne d'indagine. Ha altresì comunicato che in data 19 maggio 2025 è stato espresso dalla Regione Umbria il giudizio di compatibilità ambientale dell'opera con determinazione dirigenziale n.5101, il quale è intervenuto a seguito dell'istanza di avvio della predetta procedura di Valutazione di Impatto Ambientale presentata alla stessa Regione Umbria in data 21 ottobre 2024, quest'ultima individuata quale soggetto competente allo svolgimento di tale procedura previa richiesta al MASE da parte del Commissario Straordinario.

La Società ha poi fatto sapere che il Comune di San Giustino ha presentato istanza di opposizione al provvedimento regionale di compatibilità ambientale presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, la quale con nota del DICA del 4 luglio 2025 ne ha dichiarato l'inammissibilità, precisando altresì che lo stesso Comune ha azionato in data 18 luglio 2025

un ricorso al TAR Umbria volto ad ottenere l'annullamento della determina regionale ma allo stato risultante ancora non discusso.

In ultimo, ANAS S.p.A. ha riferito che sta attualmente predisponendo gli atti per l'indizione della Conferenza dei Servizi decisoria da parte del Commissario Straordinario, ai fini della localizzazione dell'intervento.

Quanto allo stato di avanzamento finanziario dell'opera la Società ha trasmesso un prospetto di riepilogo di pianificazione della spesa con l'indicazione degli importi realizzati sino al 2025 (alla data di invio della nota) di euro 672.850,50 e quelli ancora da realizzare sino al 2033 per euro 68.717.524,39.

Alla luce di quanto sopra emerso viene in evidenza uno slittamento della tempistica allo stato attuale di circa due anni, necessaria all'approvazione del progetto definitivo rispetto a quella inizialmente prevista.

Con nota deduttiva del 30 ottobre 2025, la società ANAS S.p.A. ha fornito i seguenti ulteriori elementi informativi. Quanto al costo dell'intervento, la medesima Società ha rappresentato che *“agli esiti dello sviluppo della progettazione definitiva in relazione anche agli indirizzi progettuali riguardanti il tracciato di progetto, emersi a valle della complessa ed articolata concertazione con il territorio, svolta dal Commissario – l'importo dell'intervento è asceso ad € 438.859.079,84, con il finanziamento programmatico sopra richiamato di € 6.707.125,26 ed un fabbisogno per € 477.151.954,58”*.

In merito al segnalato slittamento della tempistica necessaria per l'approvazione del progetto definitivo, la stessa Società ha precisato che *“la data di fine prevista della progettazione definitiva è stata riprogrammata al 31 luglio 2026, rispetto a quella indicata nel 2023 (cfr. 31 ottobre 2024), in relazione alle evenienze precedentemente comunicate, con riferimento in particolare alle tempistiche registratesi al fine di pervenire alla condivisione con gli enti locali del tracciato selezionato, nonché tenendo conto dello stato dell'iter autorizzativo, che vede acquisito a maggio 2025 il giudizio di compatibilità ambientale dell'opera, da parte della Regione Umbria, sul quale tuttavia è stata presentata opposizione dal Comune di San Giustino, prima presso Presidenza del Consiglio dei ministri (dichiarato inammissibile) e, poi, presso il TAR Umbria con ricorso del luglio 2025”*.

2.3.2.11 S.S. n. 318 di Valfabbrica – CUP n. F91B16000670001

L'intervento ha la seguente descrizione: *“S.S. n.318 di Valfabbrica. Dal km 16+224 al km 19+354 – tratto Valfabbrica-Schifanoia – interventi di completamento - lotto 5: 1° stralcio-parte B:*

raddoppio galleria Picchiarella e viadotto Tre Vescovi; 2° stralcio raddoppio galleria Casacastalda e viadotto Calvario – unione di: S.S. n.318 di Valfabbrica nel territorio comunale – tratto Valfabbrica-Schifanoia, interventi di completamento 5° lotto 1° stralcio parte B; S.S. n.318 di Valfabbrica nel territorio comunale – tratto Valfabbrica-Schifanoia, interventi di completamento 5° lotto – 2° stralcio, raddoppio galleria Casacastalda”. Si rammenta che ANAS S.p.A. aveva indicato un costo dell’opera di euro 134.725.004,64, finanziato per 300 mila euro dal CdP 2014-2020 e per euro 134.425.004,64 dal Fondo Unico ANAS.

Secondo i dati desunti da BDAP-MOP aggiornati al 20/10/2025, risulta un finanziamento di euro 132.727.653,44 ex l. n. 208/2015, interamente disponibile.

Quanto alla fase procedurale dell’intervento si rammenta che alla fine del 2023 risultava avviata la fase di realizzazione dei lavori (iniziati il 3.11.2020 con termine di ultimazione previsto entro il 16.05.2024).

Con l’aggiornamento fornito nel 2025, rispetto allo stato di avanzamento procedurale la Società ANAS S.p.A. ha riferito che i lavori sono attualmente in fase avanzata di esecuzione e che ne prevede l’ultimazione entro il 31 maggio 2026.

Quanto allo stato di avanzamento finanziario dell’opera la Società ha trasmesso un prospetto di riepilogo di pianificazione della spesa con indicazione degli importi realizzati sino al 2025 (alla data di invio della nota) di euro 103.661.791,29 e quelli ancora da realizzare a tutto il 2025 per euro 10.923.294,55.

Alla luce di quanto sopra emerso viene in evidenza uno slittamento della tempistica di circa due anni, necessaria alla conclusione dei lavori, rispetto a quella inizialmente prevista.

Con nota deduttiva del 30 ottobre 2025, la società ANAS S.p.A. ha fornito i seguenti ulteriori elementi informativi. Quanto al costo dell’intervento, la Società ha confermato l’importo complessivo di euro 134.725.004,64, come da finanziamento già richiamato.

In merito al segnalato slittamento della tempistica necessaria per la conclusione dei lavori, la stessa Società ha rappresentato che *“nel corso dei lavori, sono emerse alcune evenienze che hanno comportato uno scostamento di produzione rispetto al cronoprogramma originario, con particolare riferimento all’esecuzione delle operazioni di scavo della nuova galleria “Casacastalda”, per la quale si è reso necessario prevedere degli interventi mirati alla stabilizzazione dei fronti e alla mitigazione dei fenomeni di instabilità locali, in corrispondenza delle opere di imbocco, nonché adeguare la metodologia di scavo, al fine di contenere localmente i fenomeni deformativi dell’ammasso roccioso riscontrati in corso d’opera. Si è reso, altresì, opportuno potenziare le misure di sicurezza sia*

nell'area di lavoro nella nuova galleria sia in quella adiacente in esercizio, mediante l'implementazione di barriere fisiche, presidi di controllo e adeguamenti funzionali ai protocolli di esercizio. Inoltre, si è provveduto all'adeguamento degli impianti tecnologici e dei sistemi di gestione antincendio rispetto alle intervenute prescrizioni normative ed alle indicazioni tecniche impartite da ANSFISA (vedasi sistemi di rilevamento, allarme, ventilazione e vie di esodo). Si precisa, sul punto, che gli adeguamenti progettuali sopra riportati sono confluiti nella Perizia di Variante e Suppletiva – redatta in data 12 febbraio 2025 e successivamente aggiornata al 16 maggio 2025, nonché approvata con Dispositivo prot. CDG-0746502 del 28 agosto 2025 – che ha ridefinito il quadro tecnico-economico dell'intervento ed ha fissato il nuovo termine contrattuale al 31 maggio 2026”.

2.3.2.12 Nodo stradale di Perugia – CUP n. F61B20000410001

L'intervento ha la seguente descrizione: *“Tratto in variante S.S. 3 bis E45- Provincia di Perugia – Nodo Stradale di Perugia – Tratto Madonna del Piano – Collestrada”*. Si rammenta che nell'indagine del 2023 ANAS S.p.A. aveva indicato un costo dell'intervento di circa 490 milioni di euro, finanziato allo stato per euro 10.500.000,00. Secondo i dati desunti da BDAP-MOP aggiornati al 20/10/2025, risulta un finanziamento di euro 505.733.944,95, da reperire per euro 501.619.714,81 e disponibile per euro 4.114.230,14.

Quanto alla fase procedurale dell'opera alla fine del 2023 risultava essere in corso la progettazione definitiva (iniziata il 02.11.2020).

Con l'aggiornamento fornito nel 2025, la Società ANAS S.p.A. ha *in primis* rammentato che trattasi di un intervento con progetto definitivo in iter autorizzativo di Legge Obiettivo. Rispetto allo stato di avanzamento procedurale dell'intervento la stessa ANAS S.p.A. ha riferito di aver acquisito - in seguito alla richiesta al MIT di attivazione del procedimento ai sensi dell'art.216, comma 27 del d.lgs. n. 50/2016 (istanza del 22 febbraio 2023) ai fini dell'ottemperanza alle prescrizioni della delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare, dell'indizione della Conferenza dei Servizi e dell'approvazione del medesimo progetto definitivo da parte del CIPESS con contestuale trasmissione degli elaborati a tutti gli Enti interessati - i pareri endoprocedimentali da parte degli stessi Enti. Ha poi concluso facendo sapere di essere in attesa della Convocazione della citata Conferenza dei Servizi e della formulazione del CIPESS della proposta di approvazione del progetto medesimo.

Dalla BDAP-MOP, alla data del 20 ottobre 2025, risulta che per l'approvazione del progetto

definitivo viene prevista la data del 30/9/2026.

Quanto allo stato di avanzamento finanziario dell'opera la Società ANAS S.p.A. ha trasmesso un prospetto di riepilogo di pianificazione della spesa con indicazione degli importi realizzati sino al 2025 (alla data di invio della nota) per un importo di euro 1.089.086,73.

Per tale intervento occorre tuttavia evidenziare come l'intero progetto, la sua fattibilità e la relativa copertura finanziaria risultino attualmente in fase di valutazione e verifica da parte delle Amministrazioni comunali e regionali.

Con nota deduttiva del 30 ottobre 2025, la società ANAS S.p.A. ha fornito i seguenti ulteriori elementi informativi. Quanto al costo dell'intervento, la Società ha rappresentato che attualmente è pari ad euro 505.733.944,95, con finanziamento interamente da reperire "[...] a seguito della Delibera CIPESS n.78/2024 di definanziamento delle risorse FSC 2014-2020".

Quanto allo stato di avanzamento procedurale, la medesima Società ha riferito che *"la data di fine prevista della progettazione definitiva è stata riprogrammata come suddetto (30 settembre 2026), rispetto a quella indicata nel 2023 (cfr.31 gennaio 2024), tenendo conto dell'evoluzione dell'iter autorizzativo di legge Obiettivo, per il quale, come precedentemente comunicato, sono stati acquisiti i pareri endoprocedimentali, fermo restando il sopra richiamato contesto generale dell'intero progetto"*.

In ultimo, a completamento delle informazioni, ANAS S.p.A. ha anche riferito sulla rappresentazione dei dati economico-finanziario in BDAP-MOP, specificando quanto segue: *"Si evidenzia che la Scrivente provvede con cadenza mensile all'aggiornamento della Banca Dati in argomento, secondo i criteri di seguito dettagliati: (i) Fonti di finanziamento: in BDAP sono pubblicati i riferimenti normativi e gli importi per i quali ANAS ha assunto impegni contabili per ciascuna fase procedurale del medesimo progetto, identificato da unico CUP. L'eventuale quota di finanziamento assegnata o da assegnare, inclusa nel quadro economico programmatico pianificato ma non contabilizzato è, invece, monitorata nella BDAP come "fonte da reperire"; (ii) Quadro Economico: il valore da considerare al fine di verificare l'attuale costo effettivo dell'intervento, in relazione a tutte le fasi procedurali del medesimo progetto, al netto dei ribassi d'asta, è rappresentato all'interno della Sezione BDAP "Quadro Economico" ed è dato dalla sommatoria delle sole voci di spesa identificate come "effettive"; (iii) Piano dei costi: in BDAP sono compilate la sezione "Realizzato", riportando l'indicazione dei pagamenti effettivamente disposti per ciascuna fase procedurale (così come risultanti nella contabilità aziendale), incrementata della relativa quota di*

oneri di investimento impegnati sul progetto, e la sezione “Da realizzare”, con l’indicazione delle previsioni di produzione pianificate da Anas, incrementate anch’esse dalla relativa quota di oneri di investimento impegnati sul progetto”.

Infine, per gli interventi sottoposti a commissariamento, con nota del 30/10/2025 il Commissario Straordinario ha rinviato le relative informazioni a quelle già esposte da ANAS S.p.A., richiamando la nota della stessa Società del 30/10/2025, specificando che si avvale della medesima per l’espletamento delle proprie funzioni ai sensi del DPCM del 03/02/2025.

2.4 Interventi infrastrutturali ferroviari di competenza di R.F.I. S.p.A.

2.4.1 Misure conseguenzialmente adottate

Relativamente agli interventi afferenti alla realizzazione di opere infrastrutturali ferroviarie di natura strategica di competenza di R.F.I. S.p.A. in qualità di soggetto attuatore, la suddetta Società, con nota del 28 giugno 2024¹⁷, ha riferito sulle misure conseguenzialmente adottate in relazione alle osservazioni e raccomandazioni formulate dalla Sezione, come contenuti nell’indagine svolta nel 2023.

Nello specifico, si riporta di seguito quanto comunicato sul punto da R.F.I. S.p.A. in relazione a ciascun progetto:

- Linea Foligno-Perugia-Terontola – CUP n.J47I09000040009 (Potenziamento della linea) - La Sezione aveva riscontrato discordanze nei dati finanziari dei pagamenti indicati dalla Società R.F.I. S.p.A. con quelli risultanti dalla banca dati BDAP-MOP.

Sul punto la Società ha *in primis* rappresentato che le informazioni economico-finanziarie e procedurali relative a tutti gli investimenti infrastrutturali sono aggiornati con periodicità almeno bimestrale secondo un processo che richiede elaborazioni successive, aggiornamenti e controlli incrociati con il Ministero durante il mese successivo a quello di riferimento e che eventuali estrazioni intermedie prima del termine delle attività potrebbero restituire delle informazioni parziali, specificando che l’ultimo aggiornamento della BDAP risale alla data del 31 maggio 2024.

In termini di misure conseguenzialmente adottate, R.F.I. S.p.A. ha riferito di aver avviato

¹⁷ Prot. n. RFIAD\A0011\P\2024\0001088 del 28 giugno 2024, registrato al n. 1841/2024.

con il Ministero competente un tavolo di lavoro per la rivisitazione del sistema societario di interoperabilità con la BDAP e dei relativi processi al fine di efficientare le regole di colloquio e migliorare i report sui controlli di coerenza e consistenza per garantire la corretta risalita dei dati senza elaborazioni successive e ripetitive ed interventi manuali.

- Linea Orte-Falconara – CUP n.J31J05000030001 (Raddoppio Foligno-Fabiano) -

La Sezione aveva riscontrato che quanto indicato da R.F.I. S.p.A. in termini di fabbisogno finanziario per l'intervento (euro 25.135.186,44), non coincidente con il costo dell'intervento (euro 25.135.486,44), era presumibilmente dovuto ad un mero errore materiale.

Sul punto la Società ha difatti confermato che si è trattato di mero errore materiale.

- Linea Ancona-Orte – CUP n.J61H3000030001 (Potenziamento Orte-Falconara) -

La Sezione aveva evidenziato la mancata indicazione nello stato procedurale della tempistica prevista per la progettazione preliminare e definitiva.

Sul punto R.F.I. ha rappresentato che la progettazione definitiva, comprensiva di tutte le autorizzazioni previste, si è conclusa nel 2000 e di non aver indicato le date in quanto non disponibili nell'attuale sistema informatico; ha altresì precisato che non è stato possibile recuperare le date puntuali di sviluppo della progettazione preliminare propedeutica a quella definitiva in quanto risalenti a più di 25 anni fa.

In tema di misure conseguenzialmente adottate con riguardo al monitoraggio su BDAP, R.F.I. ha riferito che la prima data inserita è quella della progettazione esecutiva, precisando che il cronoprogramma fa riferimento al solo lotto in corso e non all'intero CUP di progetto.

- Linea Ferrovia Centrale Umbra – CUP n. G97B17000440006 (Tratta Umbertide-Città di Castello – Ammodernamento e adeguamento dell'infrastruttura agli standard nazionali -

La Sezione aveva riscontrato discordanze nei dati finanziari dei pagamenti indicati dalla Società R.F.I. S.p.A. con quelli risultanti dalla banca dati BDAP-MOP.

Sul punto R.F.I. ha riferito che il CUP viene alimentato dal sistema SMU che ha la funzione di monitorare lo stato di avanzamento della spesa di fonti di finanziamento specifiche, quindi, nell'ottica di ridurre la ridondanza di informazione la BDAP non viene alimentata, precisando di procedere in ogni caso ad aggiornare i dati presenti sul sistema SMU in coerenza con quanto indicato.

In tema di misure conseguenzialmente adottate, R.F.I. ha riferito di aver aggiornato i dati di monitoraggio sul sistema SMU all'ultimo bimestre 2024 i quali transitano poi in BDAP.

- Linea Ferrovia Centrale Umbra – CUP n. G67J17000070001 (LAVORI TECNOLOGICI Asse Tematico C – interventi di ammodernamento e adeguamento dell’infrastruttura agli standard nazionali) –

La Sezione aveva riscontrato discordanze nei dati finanziari dei pagamenti indicati dalla Società R.F.I. S.p.A. con quelli risultanti dalla banca dati BDAP-MOP.

Sul punto R.F.I. ha riferito che il CUP viene alimentato dal sistema SMU che ha la funzione di monitorare lo stato di avanzamento della spesa di fonti di finanziamento specifiche, quindi, nell’ottica di ridurre la ridondanza di informazione la BDAP non viene alimentata, precisando di procedere in ogni caso ad aggiornare i dati presenti sul sistema SMU in coerenza con quanto indicato.

In tema di misure conseguenzialmente adottate, R.F.I. ha riferito di aver aggiornato i dati di monitoraggio sul sistema SMU all’ultimo bimestre 2024 i quali transitano poi in BDAP.

- Linea Ferrovia Centrale Umbra – CUP n.G67J17000050001 (Lavori tecnologici Asse Tematico F - interventi di ammodernamento e adeguamento dell’infrastruttura agli standard nazionali) –

La Sezione aveva evidenziato discordanze nella tempistica delle varie fasi procedurali dell’intervento come indicata da R.F.I. e quella riscontrata in BDAP-MOP, nonché discordanze sulle informazioni relative allo stato di avanzamento finanziario tra quelle fornite appunto da R.F.I. e quelli presenti in BDAP-MOP.

Sul punto R.F.I. ha riferito che il CUP viene alimentato dal sistema SMU che ha la funzione di monitorare lo stato di avanzamento della spesa di fonti di finanziamento specifiche, quindi, nell’ottica di ridurre la ridondanza di informazione la BDAP non viene alimentata, precisando di procedere in ogni caso ad aggiornare i dati presenti sul sistema SMU in coerenza con quanto indicato.

In tema di misure conseguenzialmente adottate, R.F.I. ha riferito di aver aggiornato i dati di monitoraggio sul sistema SMU all’ultimo bimestre 2024 i quali transitano poi in BDAP.

- Linea Orte – Falconara – CUP n.J61H02000090008 (Raddoppio Spoleto-Terni) –

La Sezione aveva riscontrato discordanze nei dati finanziari dei pagamenti indicati dalla Società R.F.I. S.p.A. con quelli risultanti dalla banca dati BDAP-MOP.

Sul punto R.F.I. ha inizialmente rappresentato che le informazioni economico-finanziarie e procedurali relative a tutti gli investimenti infrastrutturali sono aggiornati con periodicità

almeno bimestrale secondo un processo che richiede elaborazioni successive, aggiornamenti e controlli incrociati con il Ministero durante il mese successivo a quello di riferimento e che eventuali estrazioni intermedie prima del termine delle attività potrebbero restituire delle informazioni parziali, specificando che l'ultimo aggiornamento della BDAP risale alla data del 31 maggio 2024.

In termini di misure conseguenzialmente adottate, R.F.I. ha riferito di aver avviato con il Ministero competente un tavolo di lavoro per la rivisitazione del sistema societario di interoperabilità con la BDAP e dei relativi processi al fine di efficientare le regole di colloquio e migliorare i report sui controlli di coerenza e consistenza per garantire la corretta risalita dei dati senza elaborazioni successive e ripetitive ed interventi manuali.

- Linea Ferrovia Centrale Umbra – CUP n.J67H22000680001 (*Upgrading* infrastrutturale e tecnologico delle linee) –

Si rammenta che con le deduzioni scritte trasmesse da R.F.I. il 15.12.2023 la Sezione aveva osservato che rispetto alla data già indicata da R.F.I. del 30.09.2023 quale previsione per la conclusione della fase di aggiudicazione dei lavori non era emerso a quel momento alcun ulteriore elemento informativo sull'effettiva avvenuta aggiudicazione dei lavori entro il 30.09.2023, dato che non era stato peraltro rinvenuto anche nella banca dati ReGiS.

Nella nota di riscontro del 28 giugno 2024 R.F.I. S.p.A. ha riferito che trattandosi di un intervento finanziato con le risorse del PNRR il relativo monitoraggio è fatto tramite l'alimentazione del sistema ReGiS i cui dati vengono aggiornati mensilmente e che gli stessi transitano sulla BDAP.

2.4.2 Aggiornamento stato di avanzamento procedurale e finanziario

Con riguardo allo stato di avanzamento procedurale e finanziario degli interventi, con nota del 15 settembre 2025¹⁸ la Società R.F.I. S.p.A., in qualità di soggetto attuatore, ha fornito gli aggiornamenti (indicati alla data del 30 giugno 2025) per le opere infrastrutturali ferroviarie di natura strategica di propria competenza.

¹⁸ Prot. n. RFI-AD\PEC\P\2025\0001240 del 15 settembre 2025, registrato al n. 2628/2025.

2.4.2.1 Linea Foligno-Perugia-Terontola - CUP n. J47I09000040009

L'intervento ha la seguente descrizione: *"Linea Foligno-Perugia-Terontola, territorio regionale, potenziamento della linea 1° fase"*. Si rammenta che nell'indagine del 2023 R.F.I. S.p.A. aveva indicato un costo dell'intervento di 135,95 milioni di euro, finanziato dal FCS 2014-2020, dalla legge di bilancio 2022 e da risorse del capitolo 7122/MEF PG2, per complessivi 80,78 milioni di euro, con un fabbisogno finanziario di 55,17 milioni di euro. Alla data del 20 ottobre 2025, dalla BDAP-MOP risulta, invece, un fabbisogno finanziario di 82,82 milioni di euro

Rispetto alla fase procedurale dell'intervento alla fine del 2023 risultava essere in corso la progettazione definitiva (iniziata il 07.01.2019 con conclusione prevista il 10.07.2024), con una progettazione esecutiva la cui data di inizio veniva prevista il 29.11.2025 e data di fine prevista per il 27.06.2026, mentre per l'aggiudicazione dei lavori risultava conclusa tale fase il 01.03.2022 dove su quest'ultimo aspetto R.F.I. S.p.A. aveva specificato che trattasi di lavori affidati con contratti applicativi su Accordo Quadro e che pertanto non è stata svolta attività negoziale per singolo contratto. Quanto allo stato dei lavori R.F.I. S.p.A. aveva anche riferito che era stato eseguito il consolidamento in diverse tratte della linea Foligno-Terontola.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025 la Società R.F.I. S.p.A. ha *in primis* ricordato che il progetto costituisce la prima fase funzionale di un più ampio programma di velocizzazione e upgrade della linea Foligno-Terontola e mira al miglioramento dei collegamenti tra il capoluogo umbro e le regioni del versante tirrenico, specificando che la line Foligno-Perugia-Terontola costituisce il raccordo tra la trasversale Orte-Foligno-Falconara e la linea storica Roma-Terontola-Firenze. Ha aggiunto che gli interventi consistono nella sistemazione delle stazioni di Assisi, Ellera, Spello, Magione e Bastia Umbra con velocizzazione degli itinerari di ingresso nelle stazioni, adeguamento marciapiedi e realizzazione dei nuovi sottopassi; nella chiusura degli impianti di Ospedalicchio e Cannara, nella realizzazione di opere sostitutive per soppressione dei PL residui, nel consolidamento del rilevato nella tratta Foligno-Assisi.

Con riguardo allo stato di avanzamento procedurale dei lavori R.F.I. S.p.A. ha riferito che: (i) per il potenziamento linea Foligno-Terontola sono stati conclusi gli interventi di consolidamento del rilevato ferroviario nella tratta Foligno-Assisi; (ii) per il PRG (Piano Regolatore Generale) di Assisi è in corso la Conferenza dei Servizi; (iii) per il PRG di Ellera

è in corso di avvio una progettazione dei PFTE per la delocalizzazione dell'intervento. Ha altresì riferito che viene prevista dal 2027 l'attivazione della linea (per fasi).

Da BDAP-MOP, alla data del 20 ottobre 2025, risulta che la funzionalità è prevista per il 30/9/2028.

Rispetto allo stato di avanzamento finanziario dell'opera R.F.I. S.p.A. ha riferito che, rispetto al costo dell'intervento di 135,95 milioni di euro, le risorse disponibili ammontano a 53,13 milioni di euro e che la spesa allo stato realizzata è stata di 12,95 milioni di euro.

2.4.2.2 Linea Orte-Falconara – CUP n.J31J05000030001 (Foligno-Fabriano)

L'intervento ha la seguente descrizione: *“Linea Orte Falconara*Territorio Regionale*Raddoppio Foligno-Fabriano - PIS-Perimetro CIPE”*. Si rammenta che per la realizzazione dell'opera è stato nominato il Commissario Straordinario di Governo Ing. Vincenzo Macello. Per quanto riguarda il costo dell'intervento, nell'indagine del 2023 R.F.I. S.p.A. aveva indicato un importo di 1.918,50 milioni di euro, corrispondente al fabbisogno finanziario, specificando che allo stato non erano previsti finanziamenti. Alla fine del 2023 non risultava infine alcun avvio dell'attività di progettazione.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025 R.F.I. S.p.A. ha *in primis* rappresentato che l'intervento è previsto prevalentemente in variante di tracciato e in galleria, per una estesa complessiva di 54 km, di cui solo circa 6 km nel territorio della Regione Marche, dal confine con l'Umbria, situato nella galleria di Fossato di Vico, fino alla stazione di Fabriano. Ha poi riferito che circa lo stato dei lavori vengono previsti interventi di tipo tecnologico finalizzato alla velocizzazione della tratta, sia di tipo infrastrutturale “leggero” attraverso puntuali rettifiche di tracciato, sia interventi mirati di PRG nelle stazioni di Gualdo Tadino e Nocera, e che sono in corso approfondimenti finalizzati al riavvio della progettazione. In ultimo, la stessa R.F.I. S.p.A. ha fatto sapere che attualmente non è finanziata la fase realizzativa.

2.4.2.3 Tratta Ponte San Giovanni – Perugia -Sant'Anna – CUP n. G96J12000660001

L'intervento ha la seguente descrizione: *“Tratta Ponte San Giovanni Perugia Sant'anna*Territorio Comunale*Raddoppio Selettivo”*. Si rammenta che nell'indagine del 2023 R.F.I. S.p.A. aveva indicato un costo complessivo dell'opera di 25,13 milioni di euro

interamente finanziato dalla legge n.211/1992. Rispetto alla fase procedurale dell'intervento alla fine del 2023 i lavori risultavano essere in corso di esecuzione (iniziati il 06.12.2017) con la tratta comunque immessa in esercizio già nel mese di settembre 2022, con la prosecuzione dei lavori per l'elettificazione della linea.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025, R.F.I. S.p.A. ha *in primis* rappresentato che il progetto costituisce la fase funzionale per l'ammodernamento della linea Perugia PSG - Perugia Sant'Anna i cui interventi consistono nelle sistemazioni delle stazioni di Perugia, S. Anna, Piscille e Pallotta, nel ripristino degli impianti ACEI esistenti, nel consolidamento e risanamento opere d'arte, nel rinnovo dell'armamento ferroviario, nella elettificazione della linea. Con riguardo al costo complessivo dell'intervento ha riferito che lo stesso ammonta a 29,13 milioni di euro, le cui risorse sono interamente disponibili. Quanto allo stato dei lavori R.F.I. S.p.A. ha riferito che attualmente sono conclusi tutti gli interventi come sopra elencati fatta eccezione dell'ultimazione di interventi accessori quali l'adeguamento fognature e muro di sottoscarpa, e che secondo il relativo cronoprogramma la fine dei lavori è prevista nel mese di gennaio 2026. Al riguardo, si evidenzia che in BDAP-MOP, la data fine prevista per l'esecuzione dei lavori è indicata nel 30/12/2023.

Quanto allo stato di avanzamento finanziario ha riferito che l'importo realizzato è di euro 23,93 milioni di euro, mentre da BDAP-MOP, i dati aggiornati al 20 ottobre 2025, evidenziano un importo realizzato di euro 23.435.079,77.

2.4.2.4 Linea Ancona - Orte - CUP n. J61H03000030001 (Potenziamento Orte - Falconara)

L'intervento ha la Segue Descriptione: "*Linea Ancona-Orte*Territorio Regionale*Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara*". Si rammenta che per la realizzazione dell'opera è stato nominato il Commissario Straordinario di Governo Ing. Vincenzo Macello. Nell'indagine del 2023 R.F.I. S.p.A. aveva indicato un costo del complessivo intervento di 372,81 milioni di euro - finanziato per 371,928 milioni di euro da "Ten Ciclo 2007-2013", dal d.l.n.50/2022, art. 26, comma 7, Fondo per l'Avvio di Opere Indifferibili, dalla legge di bilancio 2019, dalla legge di bilancio 2018 e dalle risorse del capitolo 7122/MEF PG2, con un fabbisogno di 0,885 milioni di euro - il quale è comunque composto da quattro sotto progetti laddove quello in corso di esecuzione fa riferimento al raddoppio della tratta Spoleto-

Campello ricompreso nel territorio regionale umbro (lavori iniziati il 03.03.2021 con conclusione prevista entro il 26.11.2024).

Con l'aggiornamento fornito nel 2025 R.F.I. S.p.A. ha *in primis* rappresentato che l'intero progetto di potenziamento infrastrutturale prevede attualmente il raddoppio selettivo di alcune tratte della linea trasversale appenninica Orte-Falconara, il quale si articola nei seguenti macro-interventi: (i) raddoppio Spoleto-Campello (regione Umbria) per un'estesa di circa 10 km, dei quali circa 6 km in affiancamento, a partire dalla stazione di Spoleto, e circa 4 km in variante in galleria artificiale, fino al raggiungimento con l'attuale sede raddoppiata in corrispondenza della stazione di Campello. Per tale intervento R.F.I. S.p.A. ha anche aggiunto che è anche prevista la realizzazione a Spoleto di una nuova SSE (Sotto Stazione Elettrica) e di un nuovo ACC (Apparato Centrale Computerizzato); (ii) Raddoppio Fabriano – Posto di Movimento 228 (regione Marche) per un'estesa di circa 4 km di cui circa 1,9 in galleria; (iii) raddoppio Castelplanio – Montecarotto (regione Marche) per un'estesa di circa 6 km parte in affiancamento e parte in variante (circa il 50%).

Rispetto allo stato di avanzamento dei lavori R.F.I. S.p.A. ha comunicato che, per quanto riguarda nello specifico il raddoppio Spoleto–Campello, è in corso la realizzazione dell'ACC di Spoleto e delle Opere Civili sulla tratta, nonché gli interventi relativi all'appalto di armamento, TE e IS necessari al completamento del raddoppio, e che sono anche in corso i lavori di realizzazione della nuova SSE di Spoleto. Per i restanti macro-interventi dell'intera opera ha fatto sapere che a dicembre 2009 è stato attivato l'intervento relativo al raddoppio della tratta Fabriano-PM 28 e a giugno 2018 quello relativo al raddoppio Castelplanio-Montecarotto, concludendo che è prevista l'attivazione della linea per il 2026 (per fasi).

Infine, R.F.I. S.p.A. ha riferito sullo stato di avanzamento finanziario dell'intera opera, indicando un costo complessivo di 387,65 milioni di euro, per il quale le risorse disponibili ammontano a 374,65 milioni di euro, con un consuntivo di 343,48 milioni di euro.

2.4.2.5 Linea ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra - CUP n. G97B17000440006

L'intervento ha la seguente descrizione: *“Linea Ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra*Regione Umbria*Intervento di ammodernamento e adeguamento agli standard dell'infrastruttura*

Ferroviaria Nazionale della Ferrovia Centrale Umbra, Tratta Umbertide Città Di Castello”. Si

rammenta che nell'indagine del 2023 R.F.I. S.p.A. aveva indicato un costo dell'intervento di complessivi 39 milioni di euro, interamente da fondi FSC, di cui alla delibera CIPE n. 54/2016, per 33 milioni di euro, alla delibera CIPE n. 98/2017, per 5 milioni di euro ed alla delibera CIPE n. 12/2018, per 1 milione di euro. Quanto allo stato di avanzamento procedurale alla fine del 2023 i lavori risultavano essere in fase di conclusione.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025 R.F.I. S.p.A. ha riferito che i lavori sono stati già completati (rinnovo armamento ferroviario, risanamento e scudatura massicciata, regimentazione delle acque della sede ferroviaria - ripristino fossi di guardia e pulizia cunette, consolidamento Opere d'Arte, messa in sicurezza Opere d'Arte - installazione di parapetti - e lavori di rinnovo del binario unico) e che è in corso la fase di ultimazione di Collaudo Tecnico Amministrativo, con data di conclusione presunta il 31/12/2025, sebbene in BDAP-MOP, la data di conclusione di tale fase sia indicata nel 31/12/2024, evidentemente non aggiornata.

R.F.I. ha anche riferito sullo stato di avanzamento finanziario dell'intervento, indicando che il costo complessivo ammonta a 42,90 milioni di euro, con risorse interamente disponibili e con un consuntivo di 38,14 milioni di euro.

I dati desunti da BDAP-MOP evidenziano, al 20 ottobre, importi realizzati per 41,42 milioni di euro.

2.4.2.6 Linea ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra - CUP n. G67J17000070001

L'intervento ha la seguente descrizione: *"Linea Ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra*Regione Umbria*Interventi di ammodernamento e adeguamento agli standard dell'infrastruttura Ferroviaria Nazionale della Ferrovia Centrale Umbra - Lavori Tecnologici Asse Tematico C"*. Si rammenta che nell'indagine del 2023 R.F.I. S.p.A. aveva indicato un costo complessivo dell'intervento di 22,46 milioni di euro, interamente finanziato interamente dal contributo statale, fondi FSC 2014-2020 di cui alla delibera CIPE n. 54/2016 - Asse Tematico C, dei quali 18 milioni di euro fanno riferimento alla predetta delibera CIPE (con cui sono stati finanziati i lavori per la riapertura dell'esercizio nel 2019) e 4,46 milioni di euro sono stati oggetto di Convenzione nel 2022 tra il MIMS, la Regione Umbria e la stessa R.F.I. S.p.A. Con riguardo allo stato di avanzamento procedurale dell'intervento alla fine del 2023

risultava essere in corso di avvio la fase di esecuzione dei lavori (con inizio che veniva previsto nel mese di novembre 2023).

Con l'aggiornamento fornito nel 2025 R.F.I. S.p.A. ha *in primis* rappresentato che l'intervento riguarda l'esecuzione del sistema ERTMS, comprensiva del EtcS Livello 2, del GSMR, degli impianti di gestione della via, degli impianti di TLC, della alimentazione IS, delle opere civili accessorie e fabbricati/shelter per il contenimento delle apparecchiature, degli impianti meccanici, degli impianti di Luce e Forza Motrice (LFM), nonché della loro certificazione e integrazione a livello di sottosistemi di terra preesistenti sia con quattro differenti tipologie di sottosistemi di bordo Ertms sulla tratta Città di Castello (i) – Perugia PSG (e), e che l'intervento è incluso nell'adeguamento a standard ERTMS della linea PSG – Città di Castello.

Quanto allo stato di avanzamento dei lavori R.F.I. S.p.A. ha comunicato che è in corso la realizzazione di ACC (Apparato Centrale Computerizzato) di Città di Castello, S. Secondo, Trestina, Umbertide, Pierantonio, Solfignano, Ponte Pattoli e Ponte Felcino, e che è in corso anche la realizzazione delle antenne GSMR e la posa cavi. Ha infine riferito che per quanto riguarda il cronoprogramma di conclusione dell'intervento la data di attivazione presunta sulla linea è il 30 giugno 2026.

Quanto allo stato di avanzamento finanziario, la stessa R.F.I. S.p.A. ha comunicato che rispetto al costo totale dell'intervento di 22,46 milioni di euro le risorse sono interamente disponibili con un consuntivo di 10,11 milioni di euro.

2.4.2.7 Linea ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra - CUP n. G67J17000050001

L'intervento ha la seguente descrizione: *"Linea Ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra*Regione Umbria*Interventi di Ammodernamento e Adeguamento agli standard dell'infrastruttura Ferroviaria Nazionale della Ferrovia Centrale Umbra-Lavori Tecnologici Asse Tematico F"*. Si rammenta che nell'indagine del 2023 R.F.I. S.p.A. aveva indicato un costo complessivo dell'intervento di 2,226 milioni di euro, interamente finanziato dal contributo statale, fondi FSC 2014-2020 di cui alla delibera CIPE n. 54/2016 – Asse Tematico F.

Con riguardo allo stato di avanzamento procedurale dell'intervento alla fine del 2023 i lavori risultavano essere in corso di esecuzione (avviati nel mese di febbraio 2022) con la CdS ancora in attesa di essere chiusa e approvata.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025 R.F.I. S.p.A. ha *in primis* rappresentato che l'intervento concerne la realizzazione dei cavi di dorsale in fibra ottica e delle relative canalizzazioni lungo linea nell'ambito del potenziamento ed ammodernamento della Ferrovia centrale Umbra tratta Perugia – P.S.G. – Città di Castello – Lotto 2, specificando che tale intervento è necessario per predisporre la dorsale di Fibra Ottica secondo gli standard ERTMS.

Quanto allo stato di avanzamento procedurale dei lavori la Società ha riferito che è in corso l'attività di chiusura cunicoli in quanto l'intervento è in corso di ultimazione, con un cronoprogramma di data di attivazione presunta della linea il 31 dicembre 2025.

Con riguardo allo stato di avanzamento finanziario R.F.I. S.p.A. ha comunicato che, rispetto al costo dell'intervento di 2,23 milioni di euro le risorse sono interamente disponibili, con un consuntivo di pari importo.

2.4.2.8 Linea Orte-Falconara - CUP n. J61H02000090008

L'intervento ha la seguente descrizione: *“Linea Orte Falconara*Territorio Regionale*Raddoppio Spoleto-Terni Pis-Perimetro Cipe”*. Si rammenta che nell'indagine del 2023 R.F.I. S.p.A. aveva indicato un costo dell'intervento di complessivi 572 milioni di euro e finanziato per 23,423 milioni di euro (dalla legge di bilancio 2020, dalla legge di bilancio 2018 e dalle risorse del capitolo 7122/MEF PG2), con un fabbisogno di 548,577 milioni di euro. Con riguardo allo stato di avanzamento procedurale dell'intervento, alla fine del 2023 risultava essere in corso la progettazione definitiva sebbene fossero presenti criticità dovute, come segnalato dalla stessa R.F.I. S.p.A., alla *“revisione della progettazione in seguito al Protocollo d'intesa tra R.F.I./MIT/Regione Marche ed Umbria”*.

Con l'aggiornamento fornito nel 2025 la Società ha *in primis* rappresentato che il progetto prevede la realizzazione di una linea a doppio binario tra le stazioni di Terni e Spoleto della lunghezza di circa 22 km, in variante al tracciato attuale, che si svolge quasi interamente in galleria a doppia canna a semplice binario della lunghezza di circa 19 km. Ha altresì rammentato che l'intervento è incluso nel primo programma delle infrastrutture strategiche di cui alla deliberazione CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, nell'ambito dei “Corridoi trasversali e dorsale appenninica-Trasversale ferroviaria Orte-Falconara”, nonché nell'intesa generale quadro tra Governo e Regione Umbria, approvata il 24 ottobre 2022 e si avvale delle procedure introdotte dalla legge n.443/2001 (c.d. Legge Obiettivo).

Riguardo allo stato di avanzamento procedurale R.F.I. S.p.A. ha comunicato che è stata completata la revisione della progettazione definitiva e è di prossimo avvio l'iter autorizzativo, segnalando tuttavia che la fase realizzativa dell'intervento non è attualmente finanziata. Ha anche indicato un costo dell'intervento che ammonta a complessivi 1.618,04 milioni di euro.

Quanto allo stato di avanzamento finanziario la stessa R.F.I. S.p.A. ha riferito che rispetto al costo di 1.618,04 milioni di euro le risorse disponibili ammontano a 23,42 milioni di euro con un consuntivo di 22,64 milioni di euro.

2.4.2.9 Linea ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra - CUP n. J67H22000680001

L'intervento ha la seguente descrizione: *“Interventi per l'upgrading Infrastrutturale e Tecnologico delle Linee”*. Si rammenta che nell'indagine del 2023 R.F.I. S.p.A. aveva indicato un costo dell'intervento di complessivi 163 milioni di euro, interamente finanziato dalle risorse del PNRR, di cui al d.l.n.77/2021.

Con riguardo allo stato di avanzamento procedurale dell'intervento, alla fine del 2023 risultava avviata la fase per l'aggiudicazione dei lavori (iniziata il 09.06.2023 con conclusione prevista per il 30.09.2023).

Con l'aggiornamento fornito nel 2025 R.F.I. S.p.A. ha *in primis* rappresentato che i lavori riguardano il potenziamento delle Linee Regionali Miglioramento delle Ferrovie Regionali (gestione RFI) e che gli interventi prevedono attività di consolidamento Opere d'Arte (tratta Perugia PSG-Terni), le indagini per adeguamento della Linea a 18 tonnellate/asse (intera linea IFRU), di rinnovamento e risanamento binari (tratta Perugia PSG-Terni), di rinnovamento deviatori nelle stazioni di Deruta, Papiano, Marsciano, Fratta Todina, Todi, Rosceto, Massa Martana, Acquasparta, San Gemini e Cesi), di realizzazione fabbricati tecnologici, Shelter, antenne per il sistema ERTMS (tratta Perugia PSG-Terni e Perugia PSG – S. Anna), di adeguamento SSE di Umbertide e Città di Castello.

Per quanto riguarda lo stato di avanzamento dei lavori R.F.I. S.p.A. ha riferito che le lavorazioni, come sopra elencate, sono in corso d'opera. Ha poi specificato che per le attività ricadenti nel perimetro PNRR il completamento dei lavori è previsto entro i tempi stabiliti, aggiungendo che secondo il cronoprogramma la data di attivazione della linea con i

potenziamenti realizzati viene prevista il 30 giugno 2027 (per fasi).

Relativamente allo stato di avanzamento finanziario la Società ha riferito che rispetto alle risorse disponibili le somme a consuntivo ammontano a 60,32 milioni di euro.

Con riguardo a tale opera occorre rammentare che nell'ambito delle attività istruttorie del giudizio di parificazione del rendiconto 2024 la Regione specificava che R.F.I. aveva rappresentato la necessità di rimodulazione dell'intervento per intervenuto aumento eccezionale dei costi degli appalti pubblici di 155 milioni di euro, oltre ad ulteriori 110 milioni di euro per adeguare la portata dell'infrastruttura da 16/t a 18/t asse al fine di consentire la circolazione del nuovo materiale rotabile e l'effettiva interoperabilità con la rete ferroviaria nazionale. La Regione ha fatto sapere di aver trasmesso al MIT, il 5 giugno 2024, la proposta di rimodulazione dell'intervento come elaborata da R.F.I. sulla base delle risorse disponibili del PNRR (163 mln) e su quelle autorizzate con la legge di bilancio 2024 di 100 mln, proposta presentata anche all'unità di Missione del PNRR nell'incontro del 26 giugno 2024. Inoltre, la Regione ha fatto sapere che il MIT con la delibera CIPESS n. 71 del 7 novembre 2024 aveva stanziato risorse per 55 milioni di euro a valere sul FSC 2021-2027. Ha infine concluso la mancanza della copertura finanziaria per i restanti 110 milioni di euro.

Su tale aspetto, RFI non ha fornito, nella presente sede, alcun aggiornamento.

Con nota deduttiva del 30/10/2025, la Società R.F.I. S.p.A., rispetto a tutti gli interventi sopra esposti, ha riferito quanto segue: *"I progetti Linea ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra – CUP n. G97B17000440006, Linea ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra - CUP n. G67J17000070001, Linea ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra - CUP n. G67J17000050001, sono monitorati su piattaforma SMU; i dati successivamente vengono trasmessi in BDAP con upload automatico. In particolare: **Tratta Ponte San Giovanni – Perugia-Sant'Anna – CUP n. G96J12000660001** – si conferma che l'importo realizzato ammonta ad euro 23.435.079,77. **Linea ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra – CUP n. G97B17000440006** – con riferimento a tale progetto ai fini del relativo monitoraggio occorre far riferimento al CUP collegato Interventi di ammodernamento e adeguamento agli standard dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale della Ferrovia Centrale Umbra – Tratta Nord G67J17000060001; **Linea ferroviaria Ferrovia Centrale Umbra - CUP n. J67H22000680001** – i dati vengono monitorati esclusivamente nella piattaforma REGIS.*

Infine, si segnala che la non corrispondenza dei dati e delle informazioni contenute in BDAP-MOP rispetto agli aggiornamenti forniti dalla Società è riconducibile alla differente data di estrazione/consultazione dei dati in BDAP/MOP. Nello specifico i dati comunicati a settembre 2025

facevano riferimento al mese di giugno 2025 mentre l'estrazione del 20 ottobre citata riporta i dati aggiornati al mese di agosto 2025".

Quanto all'intervento sulla Ferrovia Centrale Umbra, CUP n. J67H22000680001 "Interventi per l'upgrading Infrastrutturale e Tecnologico delle Linee", la Regione Umbria, con nota deduttiva del 31/10/2025, ha invece fornito alcuni aggiornamenti in merito alle risorse provenienti dalla Legge di bilancio 2024 di 100 mln di euro, come si seguito esposti: "Con riferimento a quanto già evidenziato nel Referto in merito ai finanziamenti destinati alla Ferrovia Centrale Umbra (FCU) e, nello specifico, al contributo di 100 milioni di euro stanziato dall'articolo 1, comma 285, della Legge n.213 del 30 dicembre 2023, si forniscono i seguenti aggiornamenti procedurali. Per disciplinare l'utilizzo di tali fondi, in data 15/04/2025 è stata sottoscritta una prima Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e la Regione Umbria, approvata con Deliberazione della Giunta Regionale (DGR) n.301 del 02/04/2025. Tale Convenzione (all'Art.6) impegnava la Regione, per il tramite del Soggetto Attuatore R.F.I. S.p.A., ad assumere **le obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV)** relative agli interventi entro il termine perentorio del **30 giugno 2025**, pena la revoca delle risorse. Tuttavia, in prossimità di tale scadenza, R.F.I. S.p.A., con nota del 27/06/2025, ha comunicato all'Ente l'impossibilità di rispettare il termine per l'assunzione delle OGV. A seguito di questa criticità, la Regione Umbria ha immediatamente avviato interlocuzioni con il MIT, proponendo di identificare il nuovo termine, Il MIT ha avallato la proposta della Regione, portando alla definizione di un Atto Modificativo della Convenzione. Con la DGR n.829 del 13/08/2025, la Giunta Regionale ha quindi approvato: 1. Lo Schema di Atto Modificativo della Convenzione con il MIT, che ridetermina il termine ultimo per il conseguimento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti al **31 dicembre 2025**. 2. Il nuovo Schema di Accordo tra la Regione Umbria e RFI S.p.A., quale Soggetto Attuatore. Il nuovo Accordo con RFI, sottoscritto nel mese di agosto 2025, recepisce formalmente la nuova scadenza. L'Art.4 del suddetto Accordo impegna RFI S.p.A. ad "assumere le obbligazioni giuridicamente vincolanti per gli interventi previsti entro il **31/12/2025**". Si precisa, infine, che la posticipazione del termine per l'assunzione delle OGV non impatta sulla conclusione delle opere: rimane infatti inalterato il cronoprogramma complessivo degli interventi, la cui "Data fine attività (messa in servizio)" si conferma essere **Giugno 2026**, come da Piano Operativo di Investimento (Allegato 1 alla Convenzione)".

CAPITOLO III

ESITI DEL CONTRADDITTORIO, CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E RACCOMANDAZIONI

Sommario: 3.1 Prime risultanze dell'indagine - 3.2 Esiti del contraddittorio finale - 3.3 Considerazioni conclusive e raccomandazioni.

3.1 Prime risultanze dell'indagine

Come esposto nel precedente capitolo, al quale si rinvia per gli elementi di dettaglio, l'analisi svolta ha evidenziato quanto di seguito riportato.

La Società QUADRILATERO Marche Umbria S.p.A., con riguardo alle misure consequenziali adottate, ha riallineato i dati e le informazioni nella banca dati BDAP-MOP rispetto alle discrasie che erano state rilevate nell'ambito dell'indagine del 2023 e, con riguardo a tale aspetto, ha riferito anche di aver attivato una collaborazione con il MEF volta al fine di assicurare *pro futuro* la corretta e tempestiva implementazione delle informazioni sullo stato di avanzamento procedurale e finanziario.

Per quanto concerne i ritardi rilevati nella conclusione nelle progettazioni preliminari e definitive, la società ha riferito che l'attività di progettazione, che comporta lunghe e complesse procedure, è comunque svolta dalla stessa avvalendosi degli Accordi Quadro stipulati da ANAS S.p.A. la quale, nel corso del 2024, ha adottato iniziative volte ad accrescere la capacità di presidio del processo progettuale.

Relativamente all'aggiornamento dello stato di avanzamento dei progetti, come riportato nei paragrafi di dettaglio, in un caso è emersa una dilazione dei tempi per la conclusione della progettazione definitiva rispetto a quanto inizialmente previsto.

Anche ANAS S.p.A., con riguardo alle misure consequenziali adottate, ha riallineato i dati e le informazioni nella banca dati BDAP-MOP rispetto alle discrasie che erano state rilevate nell'ambito dell'indagine del 2023. Sul punto ha, inoltre, riferito di aver provveduto, in continuità con le operazioni di riallineamento dei dati svolte già nell'ambito dell'indagine, anche ad un generale approfondimento sui protocolli di comunicazione tra i diversi sistemi informativi che alimentano la banca dati BDAP-MOP, coinvolgendo anche la Società SOGEI (Società Generale d'Informatica S.p.A.).

Quanto ai ritardi rilevati nelle varie attività di progettazione, è emerso che la società ha adottato un modello organizzativo, il cui assetto è stato ridefinito nel mese di febbraio 2025, con istituzione di strutture dedicate a tale attività, sia gestionale che specialistica, al fine di accrescere la capacità di risposta alla complessità realizzativa delle infrastrutture stradali. In proposito, la Società ha rappresentato che le opere infrastrutturali e, in particolare, quelle di rilevanza strategica, sono comunque assoggettate a complessi iter autorizzativi, compresi gli interventi di molteplici Amministrazioni ed operatori (citando ad esempio la Conferenza di Servizi), assicurando, tuttavia, il proprio impegno nel porre la massima attenzione sul tema della tempistica dell'attività di progettazione.

Relativamente all'aggiornamento dello stato di avanzamento dei progetti, come riportato nei paragrafi di dettaglio, è emerso lo slittamento della conclusione, in alcuni casi della progettazione di fattibilità tecnico-economica, in altri della progettazione definitiva e in altri ancora dei lavori, nonché la mancata riconferma nel Contratto di Programma MIT/ANAS 2021-2025, dell'intervento sulla S.S. 2019 Gubbio-Pian d'Assino-tratto Gubbio-Umbertide-completamento 2° lotto Mocaiana-Umbertide.

Anche R.F.I. S.p.A., con riguardo alle misure consequenziali adottate, ha riallineato i dati e le informazioni nella banca dati BDAP-MOP rispetto alle discrasie che erano state rilevate nell'ambito dell'indagine del 2023, provvedendo ad aggiornare i dati di monitoraggio in particolare sul sistema SMU che transitano poi in BDAP-MOP.

Relativamente all'aggiornamento dello stato di avanzamento dei progetti, come riportato nei paragrafi di dettaglio, è venuto in evidenza che, attualmente, non risulta finanziata la fase realizzativa dell'intervento sulla Linea Orte-Falconara, con riferimento al raddoppio delle tratte Foligno-Fabriano e Spoleto-Terni.

Infine, per alcune opere, si è riproposto il profilo di criticità già a suo tempo rilevato, attesa la non corrispondenza dei dati e delle informazioni contenute in BDAP-MOP rispetto agli aggiornamenti forniti dalla Società.

3.2 Esiti del contraddittorio finale

Con nota 15 ottobre 2025¹⁹ è stata trasmessa ai Soggetti attuatori degli interventi, ANAS S.p.A., Quadrilatero Marche Umbria S.p.A. e R.F.I. S.p.A. e alla Regione Umbria, ordinanza di convocazione dell'adunanza pubblica fissata per il giorno 6 novembre 2025. Successivamente, con nota del 24 ottobre 2025²⁰ è stato inviato ai medesimi Soggetti lo schema del presente referto, con evidenza delle prime risultanze emerse allo stato degli atti, come riportate nel precedente paragrafo, assegnando il termine del 30 ottobre 2025 per la trasmissione di eventuali deduzioni scritte.

I Soggetti attuatori degli interventi, ANAS S.p.A., Quadrilatero Marche e Umbria S.p.A. e R.F.I. S.p.A., hanno presentato le loro deduzioni scritte entro il termine assegnato²¹, alle quali si sono aggiunte quelle del Commissario Straordinario per la E78 (ANAS) e della Regione Umbria²², fornendo le informazioni riportate in dettaglio nei precedenti paragrafi.

Nel corso dell'adunanza pubblica del 6 novembre 2025 sono intervenuti il Direttore della Direzione Investimenti e Realizzazione di ANAS S.p.A., l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Quadrilatero Marche Umbria S.p.A., il Responsabile della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale di Ancona di Rete Ferroviaria Italiana (RFI S.p.A.) e la Presidente della Regione Umbria, i quali hanno sostanzialmente confermato quanto già evidenziato con le menzionate deduzioni scritte.

In particolare, dopo l'intervento del rappresentante di ANAS S.p.A. a conferma quanto già indicato in merito ai disallineamenti rilevati in BDAP, il Presidente Colosimo ha invitato i rappresentanti dei Soggetti Attuatori a fornire elementi di conforto su quanto osservato dalla Sezione in merito alla dilatazione della tempistica nelle fasi progettuali degli interventi e a procedure non sempre attente in fase previsionale. Al riguardo, il rappresentante di RFI S.p.A. ha fatto riferimento all'intervento relativo alla Orte-Falconara precisando che i lavori sono particolarmente attenzionati, sia riguardo allo sviluppo delle fasi progettuali, sia

¹⁹ Prot. n. 3024/2025.

²⁰ Prot. n. 3109/2025.

²¹ ANAS S.p.A. con nota prot. n. 946328 del 30 ottobre 2025, registrata al n. 3139/2025; Quadrilatero Marche e Umbria S.p.A. con nota prot. n. 4649 del 29 ottobre 2025, registrata al n. 3130/2025; RFI S.p.A. con nota prot. n. RFI-AD\PEC\P\2025\0001399 del 30 ottobre 2025, registrata al n. 3143/2025.

²² Commissario Straordinario E78 "Grosseto-Fano" con nota prot. n. 308 del 30 ottobre 2025, registrata al n. 3144/2025 (con la quale ha rinviato alla nota di ANAS S.p.A. del 30 ottobre 2025) e Regione Umbria con nota prot. n. 2025-0206741 del 31 ottobre 2025, registrata al n. 3175/2025.

all'approvvigionamento delle risorse finanziarie, in quanto, unitamente a quelli dell'arteria Pescara-Roma, riguardano le linee di collegamento tra Adriatica e Tirrenica, mentre il rappresentante di Quadrilatero Marche e Umbria S.p.A. ha confermato gli aggiornamenti già forniti con le menzionate deduzioni scritte sugli interventi relativi alla tangenziale di Foligno e allo svincolo di Val Menotre.

Infine, è intervenuta la Presidente della Regione, la quale ha riferito di un recente incontro con il Capo Dipartimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito alla programmazione quadriennale 2026-2030, confermando, poi, quanto già indicato con le deduzioni del 31 ottobre circa l'aggiornamento delle risorse per gli interventi di F.C.U.. A tale riguardo, relativamente allo slittamento al 31 dicembre 2025 del termine entro il quale RFI S.p.A. dovrà assumere le obbligazioni giuridicamente vincolanti relative agli interventi, ha rappresentato di aver espresso alcune recriminazioni su tali ritardi in considerazione di quelli già subiti in passato, ritardi che, tuttavia, secondo quanto riferito, non dovrebbero avere riflessi sulla conclusione delle opere per le quali il cronoprogramma è rimasto inalterato con data di fine attività-messa in servizio confermata al 30 giugno 2025.

3.3 Considerazioni conclusive e raccomandazioni

Si rammenta preliminarmente come dal primo monitoraggio effettuato dalla Sezione nel 2023 sullo stato di attuazione degli interventi infrastrutturali strategici, stradali e ferroviari - di competenza dei soggetti attuatori quali ANAS S.p.A., QUADRILATERO Marche e Umbria S.p.A. e R.F.I. S.p.A. - esitato nel Referto approvato con la Deliberazione n.157/2023/VGS, erano emersi nello specifico i seguenti profili di criticità:

- una tempistica dilatata nelle fasi progettuali degli interventi;
- procedure non sempre attente in fase previsionale;
- la non attualità e l'incoerenza dei dati e delle informazioni fornite dalle Amministrazioni coinvolte con gli elementi desunti dalla banca dati BDAP-MOP (attività quest'ultima prevista dal legislatore per il tracciamento della spesa pubblica e dello stato di attuazione degli interventi).

Rispetto ai suddetti profili di criticità riscontrati ed alle conseguenti osservazioni e raccomandazioni rivolte dalla Sezione, le suddette Società hanno comunicato – nei termini dei sei mesi previsti dall'art. 3, comma 6, della l. n. 20/1994 - le misure conseguenziali dagli

stessi adottate. Inoltre, come successivamente richiesto dalla Sezione, i medesimi soggetti hanno fornito anche un aggiornamento al 2025 dello stato di avanzamento procedurale e finanziario di tutti gli interventi oggetto dell'indagine.

Va dato positivamente atto della massima disponibilità che è stata resa dalle Amministrazioni, le quali, nell'attività di collaborazione con la Sezione, hanno riscontrato con tempestività i dati e le informazioni richiesti.

Come illustrato nel presente referto, in tema di misure conseguenziali adottate dagli stessi soggetti attuatori degli interventi si valuta positivamente l'impegno profuso nella rivalutazione degli aspetti che erano stati oggetto di segnalazione da parte della Sezione. Nel merito, si fa riferimento all'individuazione di soluzioni volte a superare le problematiche emerse afferenti alla discrasia tra le informazioni fornite e quelle che risultavano non attualizzate nella banca dati BDAP-MOP; sul punto occorre evidenziare come, in seguito alle segnalazioni della Sezione, le informazioni sono risultate riallineate nella precitata banca dati, prendendo positivamente atto anche delle azioni intraprese dalle Amministrazioni, quali l'attivazione di collaborazioni con il MEF e con il Ministero competente volte alla risoluzione delle criticità riscontrate tra i diversi sistemi informativi che alimentano la BDAP-MOP. Altro aspetto valutato dalle Amministrazioni riguarda un maggior presidio e attenzione sulle procedure finalizzate all'approvazione dei progetti di fattibilità tecnico-economica e dei progetti definitivi caratterizzate da tempistiche alquanto lunghe rispetto a quelle inizialmente previste.

Con riguardo all'aggiornamento richiesto per il 2025 sullo stato di realizzazione delle opere infrastrutturali, alla luce delle informazioni rese dalle Amministrazioni occorre innanzitutto prendere atto, non certo positivamente, del venir meno, allo stato attuale, della realizzazione di alcuni interventi, quali nello specifico: (i) l'intervento ferroviario in capo a R.F.I. S.p.A. sulla linea Orte-Falconara – con riguardo sia al raddoppio del tratto Foligno-Fabriano, sia al raddoppio del tratto Spoleto-Terni – in quanto non risulta più finanziata la fase realizzativa; (ii) l'intervento stradale in capo ad ANAS S.p.A. sulla S.S. 219 Gubbio-Pian d'Assino, tratto Gubbio-Umbertide, completamento 2° lotto Mocaiana-Umbertide, in quanto non riconfermato nel Contratto di Programma MIT/ANAS 2021-2025.

In ultimo, si osserva che anche la fattibilità del progetto relativo al "Nodo" stradale di Perugia appare risultare allo stato ancora in fase di valutazione e verifica da parte delle

Amministrazioni comunale e regionale, anche in termini di reperimento delle relative risorse finanziarie.

Per gli interventi risultati essere in corso di realizzazione è emerso, in generale, un discreto grado di avanzamento procedurale e finanziario rispetto a quello che era stato rappresentato nel referto del 2023; si osserva, tuttavia, che per taluni progetti il fabbisogno finanziario, in termini di risorse ancora da reperire, appare di importo consistente.

Si deve, invece, evidenziare come, per alcuni interventi, le procedure relative alla definizione e conclusione delle fasi correlate al progetto di fattibilità tecnico economica e al progetto definitivo, seppur complesse, si mostrino ancora lunghe, con evidente slittamento delle tempistiche rispetto a quelle preventivate. Invero, le procedure di autorizzazione delle opere - quali la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), la Verifica di ottemperanza e la Conferenza di Servizi - appaiono richiedere tempi alquanto lunghi, anche per intervenuti vincoli paesaggistici, archeologici e di uso civico, che gravano, in particolare, su alcuni tratti delle strade oggetto degli interventi esaminati.

Va da sé che la fase progettuale rappresenta, evidentemente, il perno attorno al quale ruota l'intero ciclo di vita dell'opera, per cui un'attenta e ben definita progettazione comprende a monte anche la previsione e la valutazione delle difficoltà procedurali, autorizzatorie e ambientali. La lentezza e la complessità delle procedure inerenti alle autorizzazioni fanno, difatti, registrare, piuttosto frequentemente, un allungamento dei tempi preventivati, causa questa individuata tra le più ricorrenti tanto da condizionare la puntuale realizzazione delle opere. Si aggiunge, in taluni casi, anche la rimodulazione degli interventi per effetto dell'aumento dei costi che richiedono, perciò, il necessario reperimento di ulteriori risorse finanziarie.

Occorre in ogni modo prendere, positivamente, atto di quanto rappresentato, in particolare, dalla Società ANAS S.p.A., in termini di riassetto organizzativo e procedurale della propria struttura al fine di garantire un maggior presidio sullo svolgimento delle procedure inerenti alle fasi progettuali, nonché dell'impegno in tal senso profuso.

A conclusione, si vuole raccomandare ai soggetti attuatori degli interventi particolare attenzione sul tema della tempistica di realizzazione dell'attività di progettazione, ciò al fine di evitare, quanto più possibile, ritardi rispetto alle previsioni programmatiche, auspicando finanche un'accelerazione dei processi di approvazione delle procedure tecniche e

amministrative legate a tali fasi procedurali, posto che tali attività costituiscono il momento iniziale che innesca e condiziona anche il processo di realizzazione delle opere quanto a tempistiche e contenuti.

Inoltre, al fine di assicurare la realizzazione degli interventi programmati, si raccomanda alle Amministrazioni coinvolte di garantire il pieno utilizzo delle risorse finanziarie già assegnate, e, nondimeno, l'impegno volto a reperire il fabbisogno ancora necessario.

In ultimo, si raccomanda di proseguire nella corretta implementazione delle informazioni nella Banca dati BDAP-MOP, in quanto lo stesso, oltre ad essere rispondente ai canoni di leale collaborazione tra istituzioni, costituisce strumento attuativo dei principi di coordinamento della finanza pubblica di cui all'art. 117, terzo comma, della Costituzione, nonché di coordinamento informativo statistico e informatico dei dati dell'amministrazione statale, regionale e locale, di cui al secondo comma, lettera r), del medesimo art. 117.