



RECOVERY PLAN E ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ALLA COMPETITIVITÀ

Elaborazione a cura
dell'Osservatorio sulla Semplificazione Amministrativa



(Dicembre 2020)

Coordinatore Scientifico Settore Contratti Pubblici: CARLEA Donato

Componenti: CIARAMELLA Andrea, MONACO Marco, OLIVERI Luigi, ZUCCARO Antonio

Segretario organizzativo: RIZZO Vito

Segreteria operativa: CROLLA Angela

Fonte: www.asmel.eu

SOMMARIO:

1. **Premesse: dare competitività strutturale al Sistema-Paese**
2. **Competitività del Sistema-Paese: decongestionare le città, ripopolare i Borghi**
3. **Competitività del Sistema-Paese: mettere in sicurezza il territorio**
4. **Competitività del Sistema-Paese: il Sud che aiuta il Nord, il Nord che aiuta il Sud**
5. **La strategia per il recupero di competitività: la governance degli investimenti**
6. **Governance dei fondi e modalità di spesa: l'urgenza di una cabina di regia**
7. **Come spendere e spendere bene: il modello "Genova", ma non solo**
8. **Il "Modello Genova": la scheda temporale della procedura**



1. **Premesse: dare competitività strutturale al Sistema-Paese**

Le disparità di carattere socio-economico che caratterizzano fortemente il nostro Paese incidono profondamente sulla competitività dell'economia nazionale. Disparità che è fortemente condizionata da elementi di natura geomorfologica: la conformazione della penisola, la natura altamente sismica del territorio, la decentralità rispetto ai traffici commerciali del Sud Italia rispetto allo spostamento delle reti commerciali dal mediterraneo all'Europa centrale, l'incidenza della catena appenninica nella separazione tra l'area tirrenica e adriatica soprattutto nel centro-sud, non ultima la profonda disparità tra le zone ad alta urbanizzazione e le micro-realtà territoriali, sempre più isolate a cause di barriere infrastrutturali e di copertura digitale.

Ciascuna di queste criticità può essere l'occasione di riconversione strutturale del tessuto produttivo del Sistema-Paese consentendo uno scatto di competitività in grado di intervenire, *mutatis mutandis*, con la forza di un piano Marshall.

Il Paese infatti non è stato devastato da un conflitto bellico, ma al pari di un conflitto bellico ha raso al suolo intere economie e interi territori che non è possibile "tirare su" allo stesso modo di come erano prima. La crisi economica dell'ultimo ventennio, il cambio di passo dell'economia globalizzata, la rivoluzione digitale in atto, da ultimo la chiusura forzata dell'economia aperta causa-Covid sono tutti elementi che consentono di intervenire con lucidità intercettando i punti chiavi per riconvertire la competitività dell'intero sistema-Paese.

Il Piano straordinario di investimenti legati alla Ripresa e alla Resilienza non può seguire la logica fallimentare di mettere “vino nuovo in otri vecchi” ma necessita di costruire otri nuovi, adatti ai tempi, e alle esigenze di una nuova economia e di una nuova socialità relazionale che attraverso la rete digitale può superare l’inerzia urbanocentrica di derivazione ottocentesca.

Il presente studio, predisposto dall’Osservatorio sulla Semplificazione Amministrativa di ASMEL, l’Associazione che mette in rete oltre 3.500 Enti locali presenti su tutto il territorio nazionale, intende stimolare una “riflessione nuova” che sia in grado di aiutare a tracciare una “rotta nuova”. Il Recovery Fund è un’opportunità strategica che non può essere vanificata e che, se bene indirizzata e ben gestita, può incidere profondamente sui prossimi decenni.

2. Competitività del Sistema-Paese: decongestionare le città, ripopolare i Borghi

Nel recente Piano Borghi predisposto da Italia Nostra emerge l’idea di un’azione sinergica che miri a coniugare la conservazione dei caratteri architettonici e paesistici dei 6.000 piccoli Comuni italiani, la prevenzione sismica e il riuso del patrimonio edilizio esistente. L’aspetto fortemente condivisibile delineato dal Piano è quello di promuovere «un grande sforzo nazionale, protratto in almeno due decenni, ma stavolta di vero investimento (ovvero con credibile ritorno di risorse e opportunità socioeconomiche), con indispensabile capacità di mobilitare consistenti e decisive risorse private (il risparmio delle famiglie, l’investimento, risorse associative), di razionalizzare quelle pubbliche (riportare nei Borghi -per quanto possibile- servizi di base una volta presenti, spostarvi servizi sociosanitari e altro compatibili, assicurarvi accessibilità e connessioni), di coniugare sui Borghi risorse già esistenti di settori socioeconomici diversi (agricoltura, allevamento, economia del bosco, incentivi al lavoro, artigianato, sociale, svago, turismo, etc.), accomunati tutti dal desiderio/convenienza di ridare ai territori marginali quelle occasioni che le dinamiche economiche spontanee da sole non possono soddisfare».

Com’è facile rilevare, infatti, l’emergenza COVID ha mostrato come sia non solo possibile ma anche auspicabile «ripensare strategicamente sia lo stato attuale della Nazione sia l’uso di immense risorse ogni anno comunque impiegate, nel rispetto di quelle caratteristiche che rendono unico il Patrimonio storico italiano». I piccoli Comuni sono una risorsa, possono aiutare a decongestionare i grandi centri, ma per farlo è necessario che siano rimossi tutti gli ostacoli di carattere strutturale che ne compromettono la competitività: isolamento stradale, collegamento dagli snodi autostradali, aeroportuali e ferroviari, isolamento digitale, dissesto idrogeologico e rischio sismico. Su ciascuno

di questi aspetti è necessaria una politica di investimenti, frutto di una governance governativa, che faccia da preludio anche alle soluzioni proposte nel Piano Borghi.

In altri termini la competitività è presupposto e non conseguenza del recupero e della valorizzazione delle realtà territoriali. Ne consegue che i prossimi sei anni della Programmazione Europea 2021-2027, come pure le risorse residuali della Programmazione 2014-2020 siano rivolte all'abbattimento delle **barriere competitive**, con un investimento strutturale su le tre grandi direttrici: 1. Dissesto idrogeologico e prevenzione sismica; 2. Ammodernamento e messa in sicurezza della rete viaria di rilievo provinciale e locale; 3. Digitalizzazione domiciliare per tutti i 7903 Comuni italiani. Senza l'abbattimento di queste barriere di competitività qualunque azione di investimento in loco rischia di essere vanificata sul nascere.

3. Competitività del Sistema-Paese: mettere in sicurezza il territorio

I terremoti distruttivi sono una storia italiana che si ripete e che si dimentica, che non ci ha insegnato le risposte giuste, che pure appaiono, dopo il terremoto, così ragionevoli. I disastri sismici sono una sorta di memoria negata, che nessun manuale di storia racconta e che la nostra cultura dimentica in fretta. Come abbiamo tante volte sperimentato, i terremoti pesano per decenni sulle economie e sulle società colpite, a volte pesano per sempre. Nonostante il suo alto rischio sismico, l'Italia non ha ancora elaborato una risposta forte e condivisa al problema sismico per limitare i danni. Manca, infatti, un piano di prevenzione nazionale, chiaro, discusso e diffuso fra la popolazione.

La pericolosità sismica del nostro territorio è ben nota ed è sostenuta da approfonditi studi storici e geologici. Come si può osservare in qualsiasi carta di pericolosità, il 70% della sismicità ha sede lungo l'intera dorsale Appenninica. I terremoti di questo inizio secolo, sebbene di magnitudo medio-alta, hanno causato migliaia di vittime, 60 miliardi di danni, creando un enorme impatto sulla popolazione colpita, un lungo fremito di paura per l'intero Paese, un duro colpo per la sua economia. In maniera simile va immaginata una strategia complessiva per contenere il rischio dovuto al dissesto idrogeologico.

Eventi che di volta in volta confermano brutalmente la drammatica inadeguatezza della protezione sismica e idrogeologica del Paese e indicano l'indifferibilità di iniziative atte a contenere gli eventi futuri nei termini delle inevitabili perdite piuttosto che delle inaccettabili stragi.

Il problema sismico e idrogeologico di questo Paese può riassumersi drammaticamente nel confronto tra l'insufficienza delle risorse messe a disposizione per la prevenzione e quelle che sarebbero necessarie non per l'irraggiungibile "messa in sicurezza del territorio", come spesso si sente dire, ma piuttosto per il conferimento di una più elevata sicurezza nelle aree a maggior rischio.

Ancor più significativo diviene poi un ulteriore confronto tra il pochissimo finora "investito" nella prevenzione e l'enormità di quanto invece "speso" per le ricostruzioni che si susseguono e si sommano. La "non prevenzione" è un costo che in Italia non è solo di tipo sociale ed economico, ma anche di perdita di un patrimonio storico e artistico inestimabile e, non ultima cosa, di credibilità delle istituzioni. Uno dei limiti più vistosi dell'operazione Sisma Bonus (introdotto con il Decreto Ministeriale 58/2017) è la mancanza di un criterio di gestione e controllo dell'iniziativa da parte dello Stato; iniziativa condizionata, di fatto, solo alla sensibilità del cittadino che potrà disporre di risorse pubbliche. Sintetizzando, i limiti che presenta questo strumento possono essere riassunti in tre punti: il Sisma Bonus stabilisce un canale diretto tra lo Stato (MEF), che dispensa il bonus, e il cittadino che lo richiede, senza alcun ambito intermedio di controllo e di verifica.

Viene ignorato qualsiasi aspetto che riguarda l'interpretazione del territorio sulla vulnerabilità dei sistemi e dei rischi urbani, e su quello delicatissimo delle aree interne, dei borghi e dei paesi in via di spopolamento. Viene tralasciata ogni considerazione in ordine a valutazioni che attengono agli aspetti demografici, sociali ed economici e alla loro intrinseca fragilità.

Insomma, il complesso quadro di elementi che disegna la condizione di rischio dei luoghi è stato riassunto nel solo parametro espresso dalla pericolosità sismica, facendo regredire il processo di approfondimento concettuale sul tema già raggiunto nel Paese; lo strumento può essere applicato indistintamente per edifici in zona 1, 2 e 3 in assenza di indispensabili valutazioni di priorità, mettendo sullo stesso piano il rischio che grava sugli edifici siti in zona 1 e quelli siti in zona 3. Un'agevolazione quindi indifferenziata, staccata dal contesto fisico e sociale del Paese, che non distingue le zone ad alto rischio sismico e quelle a basso rischio, i territori soggetti ad altri pericoli (frane, alluvioni, ecc.) e quelli che ne sono privi, i centri storici di pregio e le periferie degradate, le costruzioni regolarmente approvate e le costruzioni abusive condonate, le zone sviluppate e le aree depresse; l'impostazione dell'iniziativa Sisma Bonus appare come una grande semplificazione del problema prevenzione, attraverso un ultimo passo di delega, stavolta nei confronti del cittadino, che si assumerà di fronte a uno Stato generoso tutta la responsabilità della propria protezione. Non ci si cura della realizzazione di interventi nella più ampia e complessa dimensione territoriale che è la sola a poter assicurare un'efficace protezione sismica. Un centro abitato (grande

o piccolo, città o borgo non è la somma di singole costruzioni. Manca quindi la presenza dello Stato forte e direttore. Ne consegue che è strategicamente necessario ricondurre il Sisma Bonus, normandolo opportunamente, all'interno di una vera strategia di prevenzione. Per quanto riguarda invece la gestione del rischio idrogeologico il D.Lgs. n. 49/2010 "Attuazione della direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi alluvioni" disciplina, sempre a livello distrettuale, la pianificazione di gestione del rischio di alluvione, prevedendo misure di coordinamento con la disciplina del D.Lgs. n. 152/2006. La strategia è quella di favorire una pianificazione a lungo termine, in aggiornamento continuo attraverso la predisposizione e l'attuazione di piani di gestione del rischio di alluvione. Questi compiti devono essere svolti dalle Autorità di bacino distrettuali (come definite all'art. 63 del D.Lgs. n. 152/2006) e dalle Regioni che, in coordinamento tra loro e con il Dipartimento nazionale della protezione civile, predispongono la parte dei piani di gestione per il distretto idrografico relativa al sistema di allertamento nazionale, statale e regionale, per il rischio idraulico ai fini di protezione civile. Anche in questo ambito i ritardi e le difficoltà di intervento a livello distrettuale comportano un appesantimento burocratico della capacità di intervento che non consente di attuare la necessaria azione di prevenzione e di contrasto ai fenomeni calamitosi.

4. Competitività del Sistema-Paese: il Sud che aiuta il Nord, il Nord che aiuta il Sud

In un'economia globale la logica dell'assorbimento del fabbisogno interno per sostenere la produttività di alcune aree del Paese a discapito di altre mostra la propria strutturale miopia. L'economia del Nord Italia ha necessità di un tessuto economico-produttivo del Sud Italia che non può essere più percepita come la zavorra del Paese. Di fatto il suo strutturale impoverimento per i fattori indicati in premessa, oggi, con la necessità di riconversione del tessuto produttivo nazionale, non crea la necessità di un assorbimento di risorse interno per finanziare l'economia del Nord ma può aprirsi direttamente ai mercati globali stimolando una complementarità rispetto alle caratteristiche economico-produttive dell'Italia Settentrionale, in particolare con l'area produttiva della pianura padana e la frontiera commerciale del Nord-Est. Per raggiungere questo obiettivo bisogna rendere il territorio del mezzogiorno d'Italia competitivo da un punto di vista infrastrutturale, attraverso una governance degli investimenti stradali locali: rete provinciale e locale; della modernizzazione della rete ferroviaria; della diversificazione turistica e/o commerciale del sistema portuale; del rafforzamento del sistema aeroportuale. Parallelamente il tessuto

industriale dell'area settentrionale può avviare un ammodernamento della filiera produttiva e una riconversione strutturale in grado di accrescere la propria competitività sui mercati internazionali, avvalendosi del Sud Italia non più soltanto come "mercato interno" ma anche come parte integrante della filiera produttiva sia con l'utilizzo strutturale di risorse umane dislocate e interoperanti a distanza attraverso lo smart-working, sia attraverso realtà imprenditoriali complementari a quelle del Nord del Paese.

5. La strategia per il recupero di competitività: la governance degli investimenti

Come evidenziato, è necessario per il recupero di competitività dell'intero Sistema-Paese puntare sulle aree produttive e socio-economiche più deboli attraverso l'abbattimento delle barriere infrastrutturali che isolano gran parte dei Comuni, soprattutto nel Sud e Centro Italia: diventano quindi obiettivi strategici:

1. Trasformare posti emarginati e isolati in opportunità di una presenza residenziale che non sia tagliata fuori dal mercato produttivo.
2. Ripartire dai piccoli e medi Comuni, indirizzando risorse in via prioritaria, al fine di accrescere la loro appetibilità e competitività.
3. Investimenti pubblici non rivolti a "forzare" l'economia, ma investimenti per dare modo alle potenzialità di queste realtà territoriali di sviluppare appieno i propri margini di crescita.

È quindi necessario pensare un Sistema-Paese che, come dimostra l'esperienza di smart-working diffuso sperimentata durante il lockdown, parta dal riscatto dei piccoli centri e delle periferie, decongestionando le grandi città e favorendo lo sviluppo di una rete immateriale di risorse umane e competenze in grado anche di rimettere al passo la provincia italiana, soprattutto quella che vive il dramma occupazionale più grave, il Mezzogiorno d'Italia. Il Piano Nazionale di rilancio e resilienza rappresenta una straordinaria opportunità di rilancio per il nostro Paese. È quindi fondamentale che le risorse economiche stanziare si trasformino in opportunità di sviluppo e di crescita per tutto il territorio nazionale.

In tale contesto gli enti locali possono avere un ruolo determinante solo se l'apparato organizzativo è snello e garantisce il rispetto di tempi e procedure. Per garantire tempi e procedure è necessario concentrarsi sull'implementazione di un modello innovativo che faciliti i rapporti tra gli enti territoriali i cittadini e le imprese. In altre parole il sistema necessita di una riforma radicale

finalizzata alla sburocratizzazione di procedure e iter consolidati ma inappropriati per rispondere con efficienza agli obiettivi del PNRR.

Sotto questo aspetto, per facilitare gli Stati Membri nella definizione delle proposte di riforme, l'Unione ha istituito una commissione DG Reform con l'obiettivo di supportare tecnicamente progetti di riforma presentati dai vari Paesi, organizzazioni internazionali e associazioni. Di qui l'importanza di candidare un modello di intervento organico che sappia da un lato immaginare una strategia adeguata di governance e dall'altro procedere in maniera altrettanto organica e convincente a snellire le procedure burocratiche valorizzando la contendibilità degli appalti proprio attraverso la sburocratizzazione, la digitalizzazione e la trasparenza.

6. Governance dei fondi e modalità di spesa: l'urgenza di una cabina di regia

È necessaria una trasformazione "organizzativa" profonda della P.A. per poter spendere le risorse del Recovery Plan e realizzare le riforme da attuare, come richiesto dall'Unione Europea. Individuare una cabina di regia trasversale, anche tramite un'Agenzia governativa, che con misure legislative straordinarie, possa cambiare radicalmente le modalità di azione, con il miglioramento dei principali indicatori di processo ed esito, definiti in maniera congiunta con l'Ente interessato.

A titolo di esempio, si segnala che le Regioni del Sud hanno impegnato, al 31 dicembre 2020, solo 24 miliardi sui 54 disponibili del Programma Operativo 2014-2020, con circa 30 miliardi di residuo (cfr. capitolo 8000 del Bilancio del MEF).

Sembra impossibile che l'attuale assetto amministrativo possa consentire di impegnare i 208 miliardi del Recovery Plan nei prossimi anni. Per un corretto utilizzo delle risorse del Recovery Plan sarebbe opportuno mutuare l'approccio sistemico che originariamente aveva avuto la stessa Cassa per il Mezzogiorno riconvertendolo alle nuove e vecchie peculiarità emergenti nel Sistema-Paese. Come si legge nei documenti ufficiali che hanno fatto da corollario alla legge istitutiva 10 agosto 1950 n. 646, «La creazione di un ente autonomo è stata dettata dalla necessità di concentrare in un unico organo la competenza frazionata fra vari ministeri, in modo da permettere, con snellezza e rapidità di azione, la esecuzione coordinata di opere pubbliche costituenti complessi organici per la trasformazione strutturale dell'ambiente». [Cfr. Cassa per Opere Straordinarie di Pubblico Interesse nell'Italia Meridionale (Cassa per il Mezzogiorno), Centro Studi, Cassa per il Mezzogiorno. Scopi e programmi, Roma, A.B.E.T.E., (1953)].

Come è stato allora nel divario Sud-Nord, soprattutto nell'esperienza dei primi 25 anni della Cassa tra il '50 e il '75, tutto il processo di resilienza e sviluppo dovrebbe tendere al conseguimento di una più elevata produttività del sistema economico nazionale. Nel secondo dopoguerra questo processo di crescita passava per obiettivi come la diffusione della bonifica agraria, presupposto necessario per la trasformazione delle terre e per una condivisione degli sforzi di riforma fondiaria; l'evoluzione e l'ampliamento delle reti di comunicazione, a cominciare dalle strade ordinarie e dalle linee ferroviarie principali; la realizzazione di una serie di acquedotti, per il miglioramento dell'approvvigionamento idrico e delle condizioni igieniche, specialmente nei centri urbani. Oggi, per ragioni diverse e coinvolgendo anche nuovi territori colpiti dalla crisi, tale approccio sembra l'unico in grado di promuovere un'autentica accelerazione dell'economia del Sistema-Paese puntando sui nuovi filoni del dissesto idrogeologico e rischio sismico, della riconversione energetica ed ecologica, della digitalizzazione, della coesione sociale e territoriale, della mobilità integrata. È importante non riproporre gli errori del passato e puntare sulla demarginalizzazione delle periferie. Il Recovery Fund rappresenta per il Sistema-Paese questa grande opportunità.

7. Come spendere e spendere bene: il modello "Genova", ma non solo

Che cosa si intende quando si parla di "Modello Genova", e soprattutto di un "Modello Genova" da esportare? Quello che era accaduto a Genova è noto a tutti: occorre ricostruire, presto e bene, un'opera importantissima per una Città, una Regione, una Nazione. Occorre farlo come se ci fossimo trovati in pieno dopoguerra: una grande emergenza. È bene chiarire che il "Modello Genova" va assunto come un modello generale che proprio in quanto tale è possibile "esportare". Cosa è stato fatto dopo il decreto del Governo e la nomina del Commissario Straordinario nel Sindaco di Genova? Mentre il Progetto del Nuovo Ponte cominciava ad essere elaborato e sviluppato in termini strutturali, viabilistici e impiantistici coerentemente con la sua architettura come progetto definitivo da sviluppare in una logica collaborativa con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il Progetto definitivo è poi stato presentato al Consiglio Superiore in data 18 Marzo 2019 per il Parere e quest'ultimo ha tracciato una linea indelebile, precisa e chiara, da seguire nel passaggio dal progetto definitivo a quello esecutivo e costruttivo.

Il Parere è stato rilasciato dall'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'Adunanza del 26 Marzo 2019, otto giorni dopo. Quel Parere e quella modalità operativa hanno

dato lo slancio iniziale per far sì che la costruzione del nuovo ponte, oggi Ponte San Giorgio, fosse realizzata presto e bene e senza scandali.

Tutto ruota attorno alla centralità del progetto, un progetto che deve nascere “perfetto”: è questo il presupposto necessario perché poi le opere siano affidate ed eseguite secondo criteri oggettivi e non soggettivi, dove il progetto non si tocca e le capacità delle imprese siano sempre adeguate, per ogni aspetto, alle caratteristiche delle opere da eseguire. Se il progetto assume queste caratteristiche è evidente che nell’offerta economicamente più vantaggiosa il punteggio tecnico viene attribuito a requisiti oggettivi determinati con formule matematiche (cfr. il regime applicato dalla Provincia Autonoma di Trento). Stesso dicasi per l’offerta economica dove viene introdotto il prezzo soglia. **L’unica cosa che non si tocca è il progetto perché viene concepito strutturalmente come non aperto a miglioramenti.**

È alla luce di queste indicazioni metodologiche di carattere generale che il “Modello Genova” può essere adottato in condizioni di normalità: uno splendido esempio di come, nel rispetto delle regole, nonostante la burocrazia, un’opera pubblica può essere realizzata presto e bene. Anche nel nostro Paese, infatti, si trovano esperienze di pessima burocrazia e di eccellente burocrazia. La prima è quella che tende a creare problemi anche quando non esistono, la seconda è quella che i problemi li risolve e trova le soluzioni dei problemi reali, anche le soluzioni per quelli più difficili.

Va segnalato che nel caso analizzato il Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, tra le altre cose, raccomandava che il progetto esecutivo avesse tra i suoi elaborati il Piano di Manutenzione dell’Opera, un piano concreto, analitico, non destinato a restare sulla carta ma elemento costitutivo dell’intervento stesso. **Il costo di un’opera pubblica, infatti, è la somma del costo di costruzione più il costo di gestione:** le Direttive europee ci impongono di non trascurarlo più.

8. Il “Modello Genova”: la scheda temporale della procedura

Crollo Ponte Morandi : 14 Agosto 2018.

1	Legge speciale: Decreto Legge 28 settembre 2018, n. 109 convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018 , n. 130 (in S.O. n. 55, relativo alla G.U. 19/11/2018, n. 269).
2	Nomina del Commissario Straordinario: D.P.C.M. 4 ottobre 2018 .
3	Definizione modalità di affidamento: 13 novembre 2018 .
4	Approvazione delle specifiche tecniche appalto di lavori e progettazione: 15 e 16 novembre 2018 .
5	Approvazione delle specifiche tecniche prestazionali servizi tecnici: 19 novembre 2018 .
6	Nomina di un Collegio di esperti per il supporto al Commissario Straordinario: 27 novembre 2018 .
7	Aggiudicazione dell'appalto servizi tecnici: 5 dicembre 2018 .
8	Aggiudicazione dell'appalto di lavori e servizi di progettazione: 14 dicembre 2018 .
9	Aggiudicazione dell'appalto predisposizione del cantiere: 18 dicembre 2018 .
10	Contratto di appalto pubblico demolizione, progettazione e ricostruzione: 18 gennaio 2019 .
11	Progetto di fattibilità tecnica ed economica: 1 febbraio 2019 .
12	Parere di compatibilità Comune di Genova: 5 febbraio 2019 .
13	Progetto esecutivo di 1° livello (definitivo): 25 febbraio 2019 .
14	Pubblicazione dello studio ambientale e della documentazione progettuale: 27 febbraio 2019 .
15	Conferenza dei servizi preordinata a conseguire l'intesa Stato - Regione Liguria: 6 marzo 2019 .
16	Conferenza di servizi preordinata all'acquisizione degli atti d'assenso: 11 marzo 2019 .
17	Parere in merito all'impatto acustico: 13 marzo 2019 .
18	Nulla osta urbanistico e ambientale: 15 marzo 2019 .
19	Progetto definitivo presentato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici: 18 Marzo 2019 .
20	Parere di Rete ferroviaria italiana S.p.A recante prescrizioni: 18 marzo 2019 .
21	Parere del Comune di Genova, Direzione infrastrutture e difesa del suolo: 18 marzo 2019 .
22	Nota dell'ARPAL contenente prescrizioni: 19 marzo 2019 .
23	Parere del Consiglio Superiore Lavori Pubblici: 26 Marzo 2019 .
24	Parere Soprintendenza per vincoli di natura paesaggistica: 27 marzo 2019 .
25	Autorizzazione sismica e deposito del progetto: 29 marzo 2019 .
26	Aggiudicazione dell'appalto dei servizi di verifica della progettazione: 8 aprile 2019 .
27	Parere VIA/VAS: 12 aprile 2019 .
28	Completamento e approvazione del progetto esecutivo di 2° livello: 31 luglio 2020 .
29	Inizio dei Lavori appalto di demolizione : 15 dicembre 2018 .
30	Inizio dei Lavori appalto di costruzione : 26 marzo 2019 .
31	Collaudo statico: 1 agosto 2020 .
32	Inaugurazione: 3 agosto 2020 .
33	Apertura al traffico: 4 agosto 2020 .
34	Ultimazione dei lavori: 30 novembre 2020.

