

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 4 agosto 2026.

Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona. Galleria di base del Brennero infrastruttura strategica di interesse nazionale (articolo 1 della legge n. 443 del 2001) - Approvazione avvio quinto lotto costruttivo e nuovo limite di spesa dell'opera (CUP I41J05000020005). (Delibera n. 27/2026).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

NELLA SEDUTA DEL 4 AGOSTO 2026

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, ed in particolare il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al CIPE deve intendersi riferito al CIPESS»;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri» e successive modificazioni e integrazioni;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e successive modificazioni e integrazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazioni per pubblica utilità», e successive modificazioni;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive» (cosiddetta «legge obiettivo»), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, con la quale questo Comitato ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, che nell'allegato 1 include, nell'ambito del «Sistema valichi», il «Valico del Brennero», e nell'allegato 2, tra le opere che interessano la Provincia autonoma di Bolzano, la «Tratta corridoio ferroviario Brennero e Valico», e, tra le opere che interessano la Provincia autonoma di Trento, la «Tratta Bologna - Brennero e Valico» e vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'undicesimo allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, che include, nella tabella 0 - avanzamento Programma infrastrutture strategiche - l'infrastruttura «Brennero traforo ferroviario ed interventi d'accesso»;

Vista la normativa vigente in materia di codice unico di progetto, di seguito CUP (o, anche, codice), e in particolare:

1- la delibera CIPE 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla delibera CIPE 29 settembre 2004, n. 24, con la quale si è definito il sistema per l'attribuzione del CUP e si è stabilito che lo stesso deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2- l'art. 11, comma 1, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinarie in materia di pubblica amministrazione», il quale ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP che le competenti amministrazioni richiedono secondo la procedura telematica definita dal CIPE;

3- l'art. 11, comma 2-bis, della citata legge n. 3 del 2003, come introdotto dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale ha previsto, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzazione l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;



4- la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia», che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

5- la delibera CIPE 26 novembre 2020, n. 63, la quale ha dato attuazione all'art. 11, commi 2-bis, 2-ter, 2-quater e 2-quinquies, della legge n. 3 del 2003, come modificato dall'art. 41, comma 1, del decreto-legge n. 76 del 2020, e ha, tra le altre, precisato la nozione di progetto di investimento pubblico, specificando che costituisce un complesso di azioni o di strumenti di sostegno collegati fra loro da quattro elementi: presenza di un decisore pubblico; finanziamento - anche parziale, diretto o indiretto - con risorse pubbliche, o realizzazione basata anche sull'uso di strutture pubbliche; le azioni o gli strumenti suddetti hanno un comune obiettivo di sviluppo economico e sociale, da raggiungere entro un tempo specificato;

6- l'art. 75 del decreto legislativo 19 gennaio 2026, n. 10, il quale stabilisce che le pubbliche amministrazioni non possono procedere al pagamento delle fatture elettroniche che non riportano il codice identificativo di gara (CIG) e il CUP;

Vista la delibera CIPE del 25 luglio 2003, n. 63, con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT, è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Considerato che l'intervento di cui sopra è ricompreso nella Intesa generale quadro tra Governo e Provincia autonoma di Bolzano, sottoscritta il 13 febbraio 2004;

Visto l'Accordo di Stato tra la Repubblica d'Austria e la Repubblica italiana del 30 aprile 2004, per la realizzazione di un tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero, firmato a Vienna il 30 aprile 2004, la cui ratifica è stata autorizzata con la legge 6 marzo 2006, n. 115;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni recante «Norme in materia ambientale»;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»;

Vista la legge 23 dicembre 2009, n. 191, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2010)» e, in particolare, l'art. 2, commi 232 e 233, concernenti la realizzazione per lotti costruttivi non funzionali di «specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro» in relazione ai quali è stabilito che «con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, il CIPE assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente

assegna, in via prioritaria, le risorse che si rendono disponibili (...), allo scopo di finanziare i successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2010 che, ai fini dell'applicazione dell'art. 2, comma 232, della citata legge n. 191 del 2009, attribuisce particolare interesse strategico alla realizzazione della «Galleria di base del Brennero, ricompresa nell'asse ferroviario del corridoio 1, potenziamento asse ferroviario Monaco Verona»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° ottobre 2010 che individua quale progetto prioritario, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2, comma 232, della medesima legge n. 191 del 2009, il «Potenziamento asse ferroviario Monaco Verona, galleria di base del Brennero»;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti», e successive modificazioni;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° ottobre 2012, recante «Ordinamento delle strutture generali della Presidenza del Consiglio dei ministri», e, in particolare, l'art. 20, relativo all'organizzazione e ai compiti del Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE;

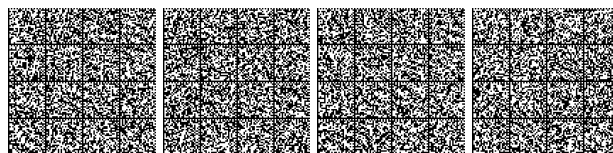
Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e visti, in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, recante «Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e agli insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis, e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, che - ai sensi del comma 3 del richiamato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - aggiorna le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera di questo Comitato 5 maggio 2011, n. 45;

Visto l'allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2015 che include l'intervento «Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero» nell'elenco delle venticinque opere prioritarie;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la Struttura tecnica di



missione istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e ha disposto che i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono trasferiti alle competenti Direzioni generali del Ministero, alle quali è stata demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Visto il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante «Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)», come modificato dall'art. 5 del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, recante «Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose» e convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, che ha previsto adeguamenti della preesistente normativa «al fine di semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza... nonché di ridurre i tempi di realizzazione degli investimenti ferroviari», stabilendo, tra l'altro, che «entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di bilancio, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria provvedono alla sottoscrizione degli aggiornamenti annuali del contratto di programma (...). Gli aggiornamenti di importo pari o inferiore a 5 miliardi di euro complessivi sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa informativa al CIPESS», salvo che si tratti di aggiornamenti di importo superiore a 5 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi;

Vista la delibera di questo Comitato del 6 agosto 2015, n. 62, con la quale è stato approvato lo schema di Protocollo di legalità, licenziato nella seduta del 13 aprile 2015 dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, successivamente aggiornato dalla delibera CIPE del 26 novembre 2020, n. 62, con la quale sono stati approvati due nuovi schemi di «Protocolli di legalità» per l'affidamento di lavori di infrastrutture e insediamenti prioritari al contraente generale, al concessionario o all'appaltatore e le relative linee guida per prevenire il pericolo di ingerenza della criminalità organizzata e mafiosa;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture»;

Visto il regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014;

Vista la delibera CIPESS del 2 agosto 2022, n. 25, con la quale questo Comitato ha approvato il Contratto di programma 2022 - 2026, parte investimenti, tra il MIT e RFI, di seguito CdP-I, ai sensi del decreto legislativo, n. 112 del 2015;

Visto il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204;

Visto il CdP-I sottoscritto dal MIT e da RFI, rispettivamente, in data 19 e 20 dicembre 2022 e le relative tavole, tabelle e allegati, che ne costituiscono parte integrante;

Visto il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante il «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'art. 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici»;

Visto, in particolare, l'art. 225, comma 10, del predetto decreto legislativo n. 36 del 2023, il quale prevede che «per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche di cui alla disciplina prevista dall'art. 163 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina prevista dall'art. 163 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006»;

Visto il regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, di seguito TEN-T, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013;

Visto l'aggiornamento 2025 del Contratto di programma RFI 2022-2026 - parte investimenti, tramite terzo atto integrativo, in merito al quale il CIPESS è stato informato in data 10 dicembre 2025, ai sensi dell'art. 15, comma 2-bis, del decreto legislativo 5 luglio 2015, n. 112;

Viste le principali delibere di questo Comitato relative all'«Asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero», il cui contenuto si intende qui richiamato e, in particolare:

la delibera CIPE 20 dicembre 2004, n. 89, con la quale è stato approvato, anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare della tratta italiana del «Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero»;

la delibera CIPE 31 luglio 2009, n. 71, con la quale è stato approvato, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell'«Asse ferroviario Monaco-Verona: galleria di base del Brennero», con un limite di spesa, per la parte italiana, di 3.575 milioni di euro. Contestualmente il CIPE ha preso atto dell'articolazione in fasi del progetto: fase II/IIA relativa a studi e fase III relativa ai lavori;

la delibera CIPE 18 novembre 2010, n. 83, con la quale è stata autorizzata, ai sensi dell'art. 2, comma 232 e seguenti, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, la realizzazione dell'opera per lotti costruttivi, ed è stato autorizzato l'avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo, con un costo di 280 milioni di euro a carico dell'Italia,



con conseguente aggiornamento del costo a vita intera, di seguito CVI, per la parte di competenza italiana, pari a 4.140 milioni di euro, costituendo nuovo limite di spesa;

la delibera CIPE 31 maggio 2013, n. 28, che ha individuato la nuova articolazione dell'opera in cinque lotti costruttivi ed ha autorizzato l'avvio della realizzazione del secondo lotto costruttivo, con un costo di 297,26 milioni di euro a carico dell'Italia, interamente finanziato. Il costo aggiornato a vita intera per la parte di competenza italiana è stato stabilito in 4.865 milioni di euro, costituendo nuovo limite di spesa;

la delibera CIPE 29 aprile 2015, n. 44, con la quale è stata individuata la nuova articolazione dell'opera in sei lotti costruttivi ed è stato autorizzato l'avvio della realizzazione del terzo lotto costruttivo, con un costo di 920,02 milioni di euro a carico dell'Italia, interamente finanziato. Il costo aggiornato a vita intera per la parte di competenza italiana è stato stabilito in 4.400 milioni di euro, costituendo nuovo limite di spesa;

la delibera CIPE 1° maggio 2016, n. 17, con la quale è stato autorizzato l'avvio della realizzazione del quarto lotto costruttivo della galleria di base del Brennero e confermato l'impegno programmatico al finanziamento dell'intera opera per la parte di competenza italiana;

la delibera CIPE 1° dicembre 2016, n. 60, di proroga della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera;

la delibera CIPESS 30 novembre 2023, n. 37, con la quale è stato approvato un nuovo aggiornamento del CVI dell'opera, pari a 10.535,68 milioni di euro, di cui 5.267,84 milioni di euro di competenza italiana, con una copertura finanziaria complessiva di 3.905,687 milioni di euro, e un fabbisogno residuo di 1.362,153 milioni di euro. Con la medesima delibera è stata anche aggiornata l'articolazione dei lotti costruttivi e delle relative disponibilità ed è stata definita l'entrata in esercizio dell'opera al mese di ottobre 2032;

Vista la nota del Capo del Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), prot. MIT n. 23466 del 10 luglio 2026, recepita dal DIPE con il prot. 8645-A di pari data, con la quale è stata chiesta l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile del CIPESS per l'argomento «approvazione dell'avvio del quinto lotto costruttivo della galleria di base del Brennero», con contestuale trasmissione della documentazione istruttoria;

Vista la nota MIT n. 4606 del 10 luglio 2026, acquisita in pari data al prot. DIPE 8680-A, con integrazioni istruttorie;

Vista la nota MIT n. 4788 del 20 luglio 2026, acquisita in pari data al prot. DIPE-0009118-A;

Vista la relazione istruttoria della Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del MIT del 3 luglio 2026, e considerato, in particolare, che:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

1. la «Galleria di base del Brennero» è una infrastruttura finalizzata al transito merci/viaggiatori sull'asse ferroviario del Brennero (Monaco-Verona); l'opera è inclusa nella rete TEN-T, e fa parte del corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo, di seguito Scan-Med;

2. la società Galleria di base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE è il soggetto «Promotore», incaricato alla progettazione e alla realizzazione della galleria

di base del Brennero, ai sensi dell'Accordo di Stato tra la Repubblica d'Austria e la Repubblica italiana del 30 aprile 2004 e successive integrazioni; le azioni della società BBT SE sono ripartite in uguale misura tra Austria ed Italia; la Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur A.G. detiene il 50% del pacchetto azionario ed è socio unico per l'Austria; in Italia, la società di partecipazione Tunnel Ferroviario del Brennero, di seguito TFB S.p.a., detiene il restante 50%, e il capitale della TFB S.p.a. è controllato da Rete Ferroviaria Italiana, con quote di minoranza detenute dalle Province autonome di Bolzano e di Trento e dalla Provincia di Verona;

3. il progetto prevede una galleria di base che si estende per oltre 56 km, di cui 24 km in territorio italiano e 32 km in territorio austriaco, e i relativi allacci alla linea storica in corrispondenza delle stazioni di Innsbruck - portale nord - e di Fortezza (Bolzano) - portale sud. La galleria di Base del Brennero si compone di un cunicolo esplorativo, due gallerie principali e quattro gallerie di accesso laterali;

sotto l'aspetto attuativo:

1. al 31 marzo 2026 sono stati scavati 218,1 km, pari a circa il 95% di quanto verrà complessivamente scavato, tra gallerie per transito treni, cunicolo esplorativo e altre gallerie con funzioni logistiche e di servizio. Attualmente, nell'intera area di progetto, sono attivi i seguenti cantieri: Mules, Aica, Hinterrigger, e stazione di Fortezza in Italia, Ahrental, Wolf, Valle Padaster e Sillschlucht (gola del torrente Sill) in Austria;

2. dei 218,1 km scavati al 31 marzo 2026, 111,5 km sono di gallerie transito treni, 57,6 km di cunicolo esplorativo e 49,1 km di gallerie logistiche e di servizio. L'avanzamento totale degli scavi alla stessa data di riferimento negli ultimi tre anni è stato:

157 km al 31 marzo 2023;

166 km al 31 marzo 2024;

200 km al 31 marzo 2025;

3. il CUP assegnato all'opera è I41J05000020005;

4. ai sensi dell'art. 2, comma 232, della legge n. 191 del 2009 soprarichiamata, il progetto della «Galleria di base del Brennero» è realizzato per lotti costruttivi;

5. il cronoprogramma aggiornato del progetto di realizzazione dell'intervento prevede l'entrata in esercizio dell'opera ad ottobre 2032.

6. la proposta del MIT sottopone a questo Comitato l'autorizzazione all'avvio del quinto lotto costruttivo, dal costo aggiornato in 456,770 milioni di euro, che comprende le seguenti principali tipologie di intervento:

adeguamento delle opere civili, a seguito degli esiti dell'aggiornamento della progettazione dell'attrezzaggio;

realizzazione centrale controllo operativo di Innsbruck (DCO);

realizzazione del posto di incrocio presso il nodo di Aldrans. Si tratta di lavori in sotterraneo originariamente previsti nell'ambito dell'attrezzaggio (sesto lotto costruttivo), ma anticipati temporalmente e pertanto spostati nel quinto lotto costruttivo, per ragioni logistiche;



rimanenti opere di compensazione e mitigazione ambientale (Italia e Austria), nonché interventi necessari per la conclusione del progetto e misure per rispettare le prescrizioni impartite dalle autorità;

interventi e misure prescrittive;

7. il DIPE, con propria nota prot. 8651-P del 10 luglio 2026, ha chiesto al MIT chiarimenti in ordine alla dichiarazione di pubblica utilità scaduta nel 2018; il MIT, con propria nota di risposta n. 4606 del 10 luglio 2026, acquisita in pari data al prot. DIPE 8680-A, ha confermato che non sono necessari ulteriori assoggettamenti a procedure espropriative relativi al lotto V, precisando che non vi sono aree non disponibili che richiedono ulteriori reiterazioni e allegando una nota in merito della società BBT del 10 luglio 2026, dalla quale risulta che le opere afferenti al quinto lotto «sono per la maggior parte in sotterraneo. Ove siano presenti opere all'aperto, queste ultime ricadono su aree già utilizzate, per le quali è già stata ottenuta la dichiarazione di Pubblica utilità. Non vi sono dunque nel quinto lotto costruttivo aree o terreni incluse ancora da assoggettare a procedura espropriativa»;

8. con riguardo al sesto lotto costruttivo, per il quale il MIT ha inizialmente proposto nella relazione la suddivisione dello stesso in due distinti sub lotti, corrispondenti a due successive fasi attuative, il Ministero, con nota MIT n. 4788 del 20 luglio 2026, acquisita al prot. DIPE-0009118-A in pari data, ha richiesto lo stralcio di tale proposta, a seguito degli esiti della riunione preparatoria del CIPESS del 14 luglio 2026;

sotto l'aspetto finanziario:

1. l'accordo bilaterale siglato il 30 aprile 2004 dai governi di Italia ed Austria stabilisce che il costo complessivo della galleria di base del Brennero è finanziato pariteticamente dallo Stato austriaco (50%) e dallo Stato italiano (50%), con una quota di cofinanziamento aggiuntiva dell'Unione europea;

2. il DIPE, con propria nota n. 9313 del 23 luglio 2026, ha chiesto al MIT chiarimenti in ordine alla precisa quantificazione di costi, coperture e fabbisogni, con particolare riguardo alle cifre e agli arrotondamenti degli importi relativi al CVI e alle coperture finanziarie; il MIT ha risposto con nota avente prot. MIT n. prot. 4954 del 28 luglio 2026, acquisita al prot. DIPE n. 9534 A in pari data, fornendo alcune indicazioni, anche in forma tabellare, relative a cifre ed arrotondamenti da utilizzare ai fini deliberativi. Con la medesima nota, il MIT ha, tra l'altro, proposto di includere nella delibera una raccomandazione alla società BBT-SE, volta a uniformare i criteri di rappresentazione degli importi riportati nella documentazione tecnico-economica afferente all'intervento al fine di assicurarne la coerenza con il CdP-I MIT-RFI;

3. rispetto al costo a vita intera (CVI) approvato con la citata delibera CIPESS n. 37 del 2023, stabilito in 10.535,680 milioni di euro, di cui 5.267,840 milioni di euro di competenza italiana, il nuovo CVI dell'opera, approvato dal Consiglio di sorveglianza di BBT SE in data 17 aprile 2024 e sottoposto all'approvazione di questo Comitato, è pari a circa 10.524 milioni di euro, di cui 5.262,088 milioni di euro a carico dell'Italia; il CVI a carico della parte italiana si riduce pertanto di un importo di 5,752 milioni di euro; le variazioni di costo di ciascun lotto costruttivo per la quota parte italiana sono rappresentate nella tabella seguente:

(importi in milioni di euro)

Lotto costruttivo	CVI Del. CIPESS 37/2023 (a)	Aggiornamento CVI 2026 presente proposta (b)	Differenza tra (a) e (b)
studi e opere diagnostiche	260,000	260,000	-
primo lotto costruttivo	308,700	302,368	-6,332
secondo lotto costruttivo	414,670	417,670	+3,000
terzo lotto costruttivo	962,220	1.032,636	+70,416
quarto lotto costruttivo	1.597,200	1.490,994	-106,206
quinto lotto costruttivo	377,000	456,770	+79,770
sesto lotto costruttivo	1.348,050	1.301,650	-46,400
Totale	5.267,840	5.262,088	-5,752

4. la stima dei costi a vita intera del progetto risulta articolata come segue:

8.576 milioni di euro (base prezzi 1° gennaio 2024) - costo base aggiornato per la realizzazione dell'opera (incluso attrezzaggio ferroviario), comprensivo dell'adeguamento monetario dovuto all'effetto inflattivo dell'anno 2023;

1.320 milioni di euro (base prezzi 1° gennaio 2024) - costi previsti per i rischi, comprensivi dell'adeguamento monetario dovuto all'effetto inflattivo dell'anno 2023;

629 milioni di euro - costi previsti per l'adeguamento monetario preventivo (inflazione futura presunta dal 2024 per i costi ancora da sostenere), sulla base dell'applicazione di coefficienti differenziati per anno e per attività realizzate rispettivamente in Italia, in Austria e transfrontaliere;

5. il nuovo CVI sottoposto all'approvazione di questo Comitato risulta recepito dall'aggiornamento 2025 del Contratto di programma 2022-2026 (CdP-I), sottoscritto da MIT e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 11 dicembre 2025 e approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, n. 112 del 25 maggio 2026. Il richiamato CdP prevede disponibilità complessive per l'opera pari a 3.960,437 milioni di euro, articolati come segue e meglio specificati nella seguente tabella:



2.350,561 milioni di euro fonte Stato MEF;
 331,591 milioni di euro fonte Stato MIT;
 1.278,285 milioni di euro altre fonti (UE ed enti locali);

6. l'evoluzione delle coperture finanziarie di competenza italiana, rispetto alla precedente delibera CIPESS n. 37 del 2023, è sintetizzata nella tabella seguente, con l'indicazione, in calce, delle relative motivazioni:
 (importi in milioni di euro)

	Delibera CIPESS n. 37/2023	Ulteriori disponibilità	CdP - I (aggiornamento 2025)
MIT	324,741	6,850*	331,591
MEF	2.305,850	44,710**	2.350,561
UE	1.152,936		1.152,937
EELL	122,160	3,189***	125,349
Totale	3.905,687	54,749	3.960,437

*Terza e quarta istanza di accesso al fondo istituito in applicazione del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50;

**Ulteriori disponibilità nel CdP - I 2025;

***Aumento di capitale della società di partecipazione TFB (Tunnel Ferroviario del Brennero Holding S.p.a.), che detiene una quota di partecipazione italiana in BBT SE, effettuato dalla Provincia autonoma di Bolzano a giugno 2024.

7. l'articolazione attuale delle coperture finanziarie è sintetizzata nella tabella seguente:
 (importi in milioni di euro)

Lotto costruttivo	Aggiornamento 2025 CdP MIT-RFI 2022-2026				
	Totale coperture	di cui: risorse Stato MEF	di cui: risorse Stato MIT	di cui: risorse UE	di cui: risorse enti locali
studi e opere diagnostiche	260,000	85,279	45,000	129,721	-
primo lotto costruttivo	302,368	166,966	-	110,520	24,882
secondo lotto costruttivo	417,670	253,539	-	162,200	1,931
terzo lotto costruttivo	1.032,640	366,834	286,591	322,320	56,895
quarto lotto costruttivo	1.490,989	1.021,359	-	428,175	41,455
quinto lotto costruttivo	456,770	456,584	-	-	0,186
sesto lotto costruttivo	-	-	-	-	-
Totale	3.960,437	2.350,561	331,591	1.152,937	125,349

8. il fabbisogno complessivo a carico dell'Italia si riduce di conseguenza da 1.362,153 milioni di euro a 1.301,65 milioni di euro (pari alla differenza tra il nuovo CVI di 5.262,088 milioni di euro e le disponibilità aggiornate nel CdP-I MIT-RFI 2022-2026, pari a 3.960,437 milioni di euro, tenendo conto di arrotondamenti nei dati comunicati al Comitato). Tale fabbisogno di 1.301,65 milioni di euro corrisponde al costo complessivo del sesto lotto costruttivo, attualmente privo di copertura finanziaria;

9. l'importo aggiornato del quinto lotto costruttivo, di cui il MIT sottopone a questo Comitato l'autorizzazione all'avvio, è pari a 456,770 milioni di euro (rispetto ai 377,000 milioni di euro previsti dalla precedente delibera CIPESS n. 37 del 2023) e risulta interamente coperto da risorse di fonte MEF per 456,584 milioni di euro e da altre fonti (enti locali) per 0,186 milioni di euro. Il relativo aumento del costo, pari a 79,77 milioni di euro, viene attribuito, secondo la relazione istruttoria del MIT, ai seguenti fattori:

aggiornamento delle stime di costo e dei coefficienti di adeguamento monetario inclusi nel CVI 2024 (+12 milioni di euro circa);

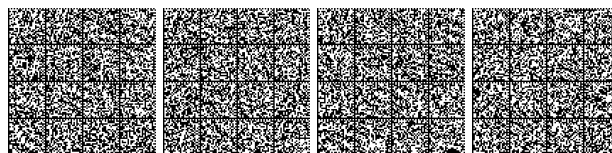
inserimento nel quinto lotto costruttivo della realizzazione del nodo di Aldrans inizialmente prevista tra i costi di attrezzaggio ferroviario nel sesto lotto costruttivo (+13 milioni di euro circa);

aumento dei costi di *management* dovuto ad un aumento delle stime di costo e alla ottimizzazione della loro assegnazione tra i vari lotti costruttivi (+6 milioni di euro circa);

aggiornamento dei costi di acquisizione dei terreni e ottimizzazione della loro assegnazione tra i vari lotti costruttivi (-4 milioni di euro circa);

aggiornamento dell'analisi rischi e ottimizzazione della assegnazione della quota rischi tra i vari lotti costruttivi (+52 milioni di euro circa);

sotto l'aspetto dello sviluppo sostenibile:



1. la galleria di base del Brennero porterà ad un miglioramento della mobilità nel cuore dell'Europa e in particolare nella sezione del corridoio TEN-T Scan-Med che si sviluppa in Italia, Austria e Germania. In particolare, permetterà un aumento della mobilità pulita per effetto del trasferimento modale del traffico merci e passeggeri dalla strada alla ferrovia, contribuendo al miglioramento dell'accessibilità, dell'interoperabilità ferroviaria e dell'efficienza del sistema dei trasporti;

2. l'intervento è suscettibile di produrre benefici ambientali connessi alla riduzione delle emissioni climateranti e dell'inquinamento acustico, nonché alla diminuzione della congestione lungo l'asse del Brennero, con effetti positivi sulla qualità dell'ambiente e delle condizioni di vita delle popolazioni interessate;

3. durante la fase di realizzazione è previsto un sistema di monitoraggio ambientale volto a verificare l'efficacia delle misure di mitigazione adottate e a individuare eventuali effetti non previsti, consentendo l'attivazione delle necessarie azioni correttive. Al termine dei lavori è previsto il ripristino delle aree di cantiere e dei siti temporaneamente occupati, mediante interventi di rinaturalizzazione e recupero ambientale;

4. sotto il profilo economico e sociale, l'intervento genera ricadute positive in termini di crescita economica, occupazione e competitività dei territori interessati;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica del 31 ottobre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2022, con il quale il senatore Alessandro Morelli è stato nominato Segretario del CIPESS e gli è stata assegnata, tra le altre, la delega ad esercitare le funzioni spettanti al Presidente del Consiglio dei ministri in materia di coordinamento della politica economica e di programmazione e monitoraggio degli investimenti pubblici, compresi quelli orientati al perseguimento dello sviluppo sostenibile, nonché quelli in regime di partenariato pubblico-privato;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolta ai sensi della delibera di questo Comitato 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera di questo Comitato 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Vista la nota MIT n. 4788 del 20 luglio 2026, acquisita al prot. DIPE-0009118-A in pari data, con la quale la competente Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, ha richiesto, a seguito degli esiti della riunione preparatoria del CIPESS del 14 luglio 2026, lo stralcio della proposta relativa alla suddivisione in due sub lotti del sesto lotto costruttivo;

Vista la nota prot. DIPE n. 9891-P del 4 agosto 2026, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato che, ai sensi dell'art. 16, terzo comma, della legge 27 febbraio 1967, n. 48, e successive modificazioni e integrazioni, «In caso di assenza o impedimento temporaneo del Presidente del Consiglio dei ministri, il Comitato è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vice Presidente del Comitato stesso. In caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo, le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età»;

Considerato che il testo della delibera approvata nella presente seduta, ai sensi dell'art. 5, comma 7, del regolamento interno del CIPESS, sarà trasmesso al Ministero dell'economia e delle finanze per le verifiche di finanza pubblica e successivamente sottoposto alla sottoscrizione del Segretario e del Presidente del Comitato;

Considerato il dibattito svoltosi durante la seduta odierna del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

Come previsto dall'art. 225, comma 10, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante il «Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'art. 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici», le disposizioni seguenti sono adottate ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 e seguenti del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, in quanto la procedura di valutazione di impatto ambientale dell'opera in esame era già stata avviata alla data di entrata in vigore del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

1. Approvazioni e disposizioni concernenti il costo a vita intera (CVI) e i lotti costruttivi

1.1 Il costo a vita intera aggiornato è di circa 10.524 milioni di euro, di cui 5.262,088 milioni di euro di competenza italiana, che costituisce il nuovo limite di spesa dell'opera, con riduzione del costo a carico della parte italiana pari a 5,752 milioni di euro rispetto al costo precedentemente determinato con la delibera di questo Comitato n. 37 del 30 novembre 2023;



1.2 Le variazioni di costo a vita intera di ciascun lotto costruttivo per la quota parte italiana sono rappresentate nella tabella seguente:

Tabella 1 - (importi in milioni di euro)

Lotto costruttivo	CVI Del. CIPESS 37/2023 (a)	Aggiornamento CVI 2026 presente delibera (b)	Differenza tra (a) e (b)
studi e opere diagnostiche	260,000	260,000	-
primo lotto costruttivo	308,700	302,368	-6,332
secondo lotto costruttivo	414,670	417,670	+3,000
terzo lotto costruttivo	962,220	1.032,636	+70,416
quarto lotto costruttivo	1.597,200	1.490,994	-106,206
quinto lotto costruttivo	377,000	456,770	+79,770
sesto lotto costruttivo	1.348,050	1.301,650	-46,400
Totale	5.267,840	5.262,088	-5,752

1.3 La copertura finanziaria complessiva è pari a 3.960,437 milioni di euro, come definita nell'aggiornamento 2025 del Contratto di programma 2022-2026 (CdP-I), sottoscritto da MIT e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 11 dicembre 2025 e approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, n. 112 del 25 maggio 2026.

1.4 Tale disponibilità complessiva è articolata come rappresentato nella tabella seguente, che indica l'evoluzione delle coperture dalla precedente delibera n. 37 del 2023, con in calce le relative fonti:

Tabella 2 (importi in milioni di euro)

	Delibera CIPESS n. 37/2023	Ulteriori disponibilità	CdP - I (aggiornamento 2025)
MIT	324,741	*6,850	331,591
MEF	2.305,850	**44,710	2.350,561
UE	1.152,936		1.152,937
EELL	122,160	***3,189	125,349
Totale	3.905,687	54,749	3.960,437

*Terza e quarta istanza di accesso al fondo istituito in applicazione del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50;

**Ulteriori disponibilità nel CdP - I 2025;

***Aumento di capitale della società di partecipazione TFB (Tunnel Ferroviario del Brennero Holding S.p.a.), che detiene una quota di partecipazione italiana in BBT SE, effettuato dalla Provincia autonoma di Bolzano a giugno 2024.

1.5 La seguente tabella riporta l'articolazione delle coperture finanziarie dei lotti costruttivi di competenza italiana:

Tabella 3 - Aggiornamento dell'articolazione delle coperture finanziarie dei lotti costruttivi di competenza italiana (importi in milioni di euro)

Lotto costruttivo	Aggiornamento 2025 CdP MIT-RFI 2022-2026				
	Totale coperture	di cui: risorse Stato MEF	di cui: risorse Stato MIT	di cui: risorse UE	di cui: risorse enti locali
studi e opere diagnostiche	260,000	85,279	45,000	129,721	-
primo lotto costruttivo	302,368	166,966	-	110,520	24,882
secondo lotto costruttivo	417,670	253,539	-	162,200	1,931
terzo lotto costruttivo	1.032,640	366,834	286,591	322,320	56,895
quarto lotto costruttivo	1.490,989	1.021,359	-	428,175	41,455
quinto lotto costruttivo	456,770	456,584	-	-	0,186
sesto lotto costruttivo	-	-	-	-	-
Totale	3.960,437	2.350,561	331,591	1.152,937	125,349



1.6 A fronte del nuovo CVI, aggiornato in 5.262,088 milioni di euro, il fabbisogno residuo a carico dell'Italia è pari a complessivi 1.301,65 milioni di euro, corrispondente al costo del sesto lotto costruttivo, attualmente privo di copertura finanziaria.

1.7 Viene confermato il cronoprogramma di realizzazione dell'intervento, che prevede l'entrata in esercizio dell'opera ad ottobre 2032.

2. Autorizzazione all'avvio del quinto lotto costruttivo

2.1 Viene autorizzato l'avvio del quinto lotto costruttivo, il cui importo risulta aggiornato a 456,770 milioni di euro, interamente coperti da risorse MEF per 456,584 milioni di euro e da fonti di enti locali per 0,186 milioni di euro, come indicato nella tabella 3 di cui al punto 1.5.

3. Ulteriori disposizioni e prescrizioni

3.1 Per assicurare la piena coerenza dei dati finanziari, si raccomanda che tutti gli importi delle tabelle e della documentazione prodotta da BBT-SE siano riportati in milioni di euro, con l'aggiunta di tre decimali dopo la virgola, coerentemente con quanto previsto nel Contratto di programma, parte investimenti, tra MIT e RFI.

3.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti invia al CIPESS, entro il mese di marzo di ciascun anno, una informativa sullo stato di attuazione degli interventi relativi ai lotti costruttivi finanziati, all'evoluzione dei costi con le relative motivazioni, all'assegnazione e all'incasso effettivo dei fondi UE, inclusi i fondi CEF. Tale informativa darà anche conto in particolare dell'evoluzione del costo dei lotti 5 e 6, dando evidenza dell'articolazione delle diverse fasi e attività e degli aggrimenti attuativi.

3.3 Il soggetto aggiudicatore provvede alla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di tutta la documentazione con l'indicazione delle grandezze finanziarie, riportandole sistematicamente alla terza cifra decimale dopo il milione.

3.4 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera di questo Comitato n. 63 del 2003 sopra richiamata e segnalando tempestivamente a questo Comitato il profilarsi di eventuali ritardi rispetto al cronoprogramma, al fine evitare incrementi di costo dell'opera.

3.5 Ai sensi della delibera di questo Comitato n. 24 del 2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

3.6 Ai sensi del decreto legislativo n. 229 del 29 dicembre 2011, articoli 5, 6 e 7, e in osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbano essere inviate una sola volta, nonché per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, il soggetto aggiudicatore dell'opera BBT SE dovrà assicurare a questo Comitato flussi costanti di informazioni.

3.7 Ai sensi della richiamata delibera di questo Comitato n. 15 del 2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 90 del 2014, le modalità di controllo dei flussi finanziari sono adeguate alle previsioni della medesima delibera.

*Il Ministro
per gli affari europei,
il PNRR e le politiche
di coesione
con funzioni
di Presidente*
FOTI

Il Segretario
MORELLI

*Registrato alla Corte dei conti il 28 settembre 2026
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle
finanze, reg. n. 1219*

26A05224

ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI

PROVVEDIMENTO 22 settembre 2026.

Regolamento concernente la predisposizione del modello di relazione in tema di repressione delle frodi di cui all'articolo 30, comma 1, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, nella legge 24 marzo 2012, n. 27. (Regolamento n. 59/2026).

L'ISTITUTO PER LA VIGILANZA SULLE ASSICURAZIONI

Vista la legge 12 agosto 1982, n. 576, e successive modificazioni ed integrazioni, concernente la riforma della vigilanza sulle assicurazioni;

Visto l'art. 13 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con legge 7 agosto 2012, n. 135, concernente disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini e recante l'istituzione dell'IVASS nonché la necessità di assicurare la piena integrazione dell'attività di vigilanza nel settore assicurativo, anche attraverso un più stretto collegamento con la vigilanza bancaria;

Visto il decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 e successive modificazioni ed integrazioni, recante il codice delle assicurazioni private e in particolare gli articoli 148 e 149;

Visto il regolamento IVASS n. 54 del 29 novembre 2022 recante la disciplina dei procedimenti per l'adozione degli atti regolamentari e generali dell'IVASS di cui all'art. 23 della legge 28 dicembre 2005, n. 262;

Visto l'art. 21 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni in legge 17 dicembre 2012, n. 221, il quale prevede che l'IVASS cura la prevenzione delle frodi nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, relativamente alle

