



CORTE DEI CONTI

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

**COMPLETAMENTO RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA
PESCARA - BARI**

Deliberazione 24 maggio 2022, n.11/2022/G



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

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

**COMPLETAMENTO RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA
PESCARA - BARI**

Relatore

Cons. Mario Guarany

Hanno collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati: Rosa Perretta, Claudio Ricciardi, Veronica Ferro

SOMMARIO

	Pag.
Deliberazione	7
* * *	
Relazione	13
Sintesi	15
CAPITOLO I - Oggetto e finalità dell'indagine	19
CAPITOLO II - Lo stato di realizzazione dell'intervento	21
1. Lo stato di realizzazione dell'intervento	21
1.1 Primo lotto funzionale Ripalta - Lesina	32
1.2 Secondo lotto funzionale Termoli - Ripalta	34
1.3 Cronoprogramma	36
2. Osservazioni	39
CAPITOLO III - Il quadro finanziario	41
1. Quadro finanziario	41
CAPITOLO IV - Considerazioni conclusive dell'istruttoria, esiti del contraddittorio e raccomandazioni proposte	49
* * *	
INDICE DELLE TABELLE	
Tabella 1 - Cronoprogramma	38
Tabella 2 - Contratto di programma Mims - Rfi parte investimenti 2017-2021 aggiornamento 2020-2021	44
INDICE DEI GRAFICI	
Grafico 1 - Raddoppio Termoli - Lesina costo complessivo 700 milioni: finanziamento lotti funzionali	45
Grafico 2 - Fonti di finanziamento primo lotto Ripalta - Lesina costo 106 milioni	46
Grafico 3 - Risorse utilizzate sul finanziamento di 700 milioni	46
INDICE DELLE FIGURE	
Figura 1 - Progetto preliminare anno 2003: le soluzioni alternative	22
Figura 2 - Soluzioni progettuali alternative presentate nel periodo 2011-2012	27
Figura 3 - Progetto definitivo - lotti funzionali	32

DELIBERAZIONE



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

Collegio II
Adunanza del 28 aprile 2022
e Camera di consiglio del 28 aprile 2022

Presieduta dal Presidente aggiunto Paolo Luigi Rebecchi

Composta dai magistrati:

Presidente aggiunto della Sezione: Paolo Luigi REBECCHI

Consiglieri: Domenico PECCERILLO, Paola COSA, Natale, Maria Alfonso D'AMICO, Gerardo DE MARCO, Paolo ROMANO, Mario GUARANY, Giampiero PIZZICONI,

Referendari: Khelena NIKIFARAVA, Andrea GIORDANO

* * *

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

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

vista la deliberazione della Sezione in data 8 marzo 2021, n. 5/2021/G, con la quale è stato approvato il programma di controllo sulla gestione per l'esercizio 2021;

vista la relazione, presentata dal cons. Mario Guarany, che illustra gli esiti dell'indagine condotta in merito al "*Completamento raddoppio della linea ferroviaria Pescara - Bari*";

visto il decreto-legge 24 marzo 2022, n. 24 "Disposizioni urgenti per il superamento delle misure di contrasto alla diffusione dell'epidemia da COVID-19, in conseguenza della cessazione dello stato di emergenza;

visti i decreti n. 2/2020 e n. 3/2020 e successive integrazioni e modificazioni del Presidente della Sezione con cui i Magistrati assegnati alla Sezione medesima sono stati ripartiti tra i diversi collegi;

vista l'ordinanza n. 14/2022 in data 5 aprile 2022, con la quale il presidente aggiunto della Sezione ha convocato in adunanza il Collegio II per il giorno 28 aprile 2022, al fine della pronuncia sulla gestione in argomento;

vista la nota di convocazione n. 947 del 6 aprile 2022, in attuazione della succitata ordinanza presidenziale n. 14/2022, con la quale il Servizio di segreteria per le adunanze, ha dato avviso che la Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato

è stata convocata in adunanza per il giorno 28 aprile 2022, trasmettendo la suddetta nota ai seguenti uffici:

- Presidenza del Consiglio dei ministri:
 - Segretariato generale;
 - Ufficio per il controllo interno, trasparenza ed integrità;
 - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE);
- Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili:
 - Ufficio di Gabinetto del Ministro;
 - Organismo indipendente di valutazione della *performance*;
 - Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza;
 - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici;
 - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie - Divisione II - Infrastrutture ferroviarie contratto di programma;
 - Direzione generale per la digitalizzazione, i sistemi informativi e statistici;
- Commissario straordinario per il completamento del raddoppio della Pescara - Bari, Ing. Roberto Pagone;
- Ministero dell'economia e delle finanze:
 - Ufficio di Gabinetto del Ministro;
 - Organismo indipendente di valutazione della *performance*;
 - Dipartimento del Tesoro - Direzione VI - Interventi finanziari nell'economia - Ufficio II;
 - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato;
- Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero dell'economia e delle finanze;
- Ministero della transizione ecologica:
 - Ufficio di Gabinetto del Ministro;
 - Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (CRESS),
vista la memoria n. 1 della Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) prot. n. 2214 P-3.1.9 del 21 aprile 2022, acquisita al prot. n. 1143 del 21 aprile 2022;
vista la memoria n. 2 del Commissario straordinario per il completamento del raddoppio della Pescara - Bari prot. n. RFI-DIN-DIS\A0011\P\2022\0000166 del 26 aprile 2022, acquisita al prot. n. 1195 del 27 aprile 2022;
vista la memoria postuma del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato prot. n. 79314 del 28 aprile 2022, acquisita al prot. n. 1214 del 28 aprile 2022;
 - udito il relatore, cons. Mario GUARANY;
 - uditi, in rappresentanza delle amministrazioni convocate:
 - per la Presidenza del Consiglio dei ministri:
 - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica

(DIPE), il dott. Alessandro Violi Dirigente, coordinatore del Servizio III-Trasporti e infrastrutture fisiche;

- Ufficio per il controllo interno, trasparenza ed integrità, il dott. Lorenzo Tomasini;
- il Commissario straordinario per il completamento del raddoppio della Pescara - Bari, Ing. Roberto Pagone;
- l'Ing. Elisabetta Valentina Cucumazzo, Responsabile del procedimento di Rete ferroviaria italiana - Direzione investimenti area sud S.O. Progetti Adriatica;
- per il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento del Tesoro - Direzione VI - Interventi finanziari nell'economia - Ufficio II, il dott. Maurizio Mauri, dirigente;

DELIBERA

di approvare, con le modifiche apportate dal Collegio II in Camera di consiglio, la relazione concernente il "*Completamento raddoppio della linea ferroviaria Pescara - Bari*".

La presente deliberazione e l'unita relazione saranno inviati, a cura della Segreteria della Sezione, alla Presidenza del Senato della Repubblica e alla Presidenza della Camera dei deputati, alla Presidenza della Commissione Bilancio del Senato della Repubblica, alla Presidenza della Commissione Bilancio della Camera dei deputati nonché alle seguenti amministrazioni:

- Presidenza del Consiglio dei ministri:
 - Segretariato generale;
 - Ufficio per il controllo interno, trasparenza ed integrità;
 - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE);
- Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili:
 - Ufficio di Gabinetto del Ministro;
 - Organismo indipendente di valutazione della *performance*;
 - Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza;
 - Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici;
 - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie - Divisione II - Infrastrutture ferroviarie contratto di programma;
 - Direzione generale per la digitalizzazione, i sistemi informativi e statistici;
- Commissario straordinario per il completamento del raddoppio della Pescara - Bari, Ing. Roberto Pagone;
- Ministero dell'economia e delle finanze:
 - Ufficio di Gabinetto del Ministro;
 - Organismo indipendente di valutazione della *performance*;
 - Dipartimento del Tesoro - Direzione VI - Interventi finanziari nell'economia - Ufficio II;
 - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato;

- Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero dell'economia e delle finanze;
- Ministero della transizione ecologica:
 - Ufficio di Gabinetto del Ministro;
 - Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (CRESS).

Le amministrazioni interessate comunicheranno alla Corte e al Parlamento, entro sei mesi dalla data di ricevimento della presente relazione, le misure consequenziali adottate ai sensi dell'art. 3, c. 6, l. 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall'art. 1, c. 172, l. 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006).

Le medesime, ove ritengano di non ottemperare ai rilievi formulati, adotteranno, entro trenta giorni dalla ricezione della presente relazione, l'eventuale provvedimento motivato previsto dall'art. 3, c. 64, l. 24 dicembre 2007, n. 244.

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

La presente relazione è inviata, altresì, alle Sezioni riunite in sede di controllo.

Il consigliere relatore
Mario Guarany
f.to digitalmente

Il presidente aggiunto
Paolo Luigi Rebecchi
f.to digitalmente

Depositata in segreteria il 24 maggio 2022

Il dirigente
Maria Laura Iorio
f.to digitalmente

RELAZIONE

Sintesi

Il completamento della linea ferroviaria Pescara – Bari consiste nel raddoppio della tratta Termoli – Lesina a semplice binario (circa km 32) della Direttrice ferroviaria Adriatica Bologna – Lecce.

Il raddoppio della tratta Termoli – Lesina è stato inserito nel primo programma delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale approvato con la delibera Cipe 21 dicembre 2001, n. 121.

La relazione ha ricostruito dettagliatamente le numerose attività svolte nel corso della articolata fase progettuale, secondo gli elementi forniti dal Commissario straordinario.

Tale particolareggiata ricostruzione ha messo in luce le criticità che contraddistinguono l'intervento infrastrutturale, rinvenienti nell'esame di alternative soluzioni progettuali proposte nel corso degli anni e nella presenza di rilevante contenzioso.

Tutte le criticità sopra menzionate hanno condizionato fortemente lo stato di realizzazione dell'opera che, pur in presenza di tutte le risorse finanziarie necessarie, (700 milioni) sia nazionali sia europee, a valere sul PNRR (22,47 milioni), al momento si è sviluppato nella sola fase progettuale avviata nel 2003 e non ancora definita.

Il progetto dell'infrastruttura, infatti, solo nel 2017, dopo 14 anni dall'avvio della progettazione, è stato suddiviso in due lotti funzionali, con un incremento del costo dell'opera di 150 milioni.

Il primo lotto, da Ripalta a Lesina, interamente in territorio pugliese, consiste nel raddoppio in affiancamento (circa 7 Km) lato monte della tratta Ripalta – Lesina.

In data 22 dicembre 2017 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del primo lotto.

L'intervento prevede un investimento complessivo di 106 milioni, con un finanziamento a valere sul PNRR per 22,47 milioni.

Nel mese di dicembre 2021 è stata ultimata la progettazione esecutiva da parte dell'appaltatore ed è stata avviata la verifica a cura del soggetto tecnico Italferr di detta progettazione.

Il secondo lotto, in gran parte ubicato in territorio molisano, consiste nel raddoppio della tratta Termoli – Campomarino – Ripalta (circa 25 km).

Il progetto definitivo del secondo lotto è stato approvato con ordinanza n. 3 del 24 giugno 2021 del Commissario straordinario.

L'investimento complessivo è di 594 milioni di euro.

Nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 3 dicembre 2021 è stato pubblicato il bando per la progettazione esecutiva e la realizzazione del secondo lotto.

In data 31 gennaio 2022 è scaduto il termine per la presentazione delle offerte.

Il 2 febbraio 2022 sono state avviate le attività di esame delle offerte tecniche amministrative ed economiche da parte della commissione di gara, con previsione di stipula del contratto di appalto nel mese di giugno 2022.

Secondo quanto riferito dal Commissario straordinario, le date di possibile attivazione risultano collocate nel secondo semestre del 2025 per il 1° lotto Ripalta – Lesina e nel secondo semestre 2028 per il 2° lotto Termoli – Ripalta.

Il Cipess nella riunione del 9 giugno 2021 ha recepito l'informativa in materia dello stato di avanzamento della linea ferroviaria Pescara – Bari: raddoppio della tratta Termoli – Lesina – progetto definitivo del secondo lotto Termoli – Ripalta.

In quell'occasione il Cipess ha invitato il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ad *“accelerare il processo autorizzativo e realizzativo dell'intera opera, quale importante completamento del raddoppio dell'intera linea Pescara - Bari”*, ferme restando le nuove competenze assunte dal Commissario nominato per la prosecuzione dell'opera.

Dall'analisi effettuata sono emerse una serie di criticità che inducono la Sezione a formulare alcune osservazioni e raccomandazioni.

Il Commissario straordinario, in stretto raccordo e in sinergia con le competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, dovrà avviare ogni necessaria attività per accelerare il processo autorizzativo e realizzativo dell'intera opera, al fine di assicurare il pieno utilizzo delle risorse finanziarie nazionali e europee effettivamente disponibili e consentire, attraverso una gestione sana e corretta, il definitivo e completo raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Il Commissario straordinario avrà cura di aggiornare la Sezione con le informazioni in ordine allo stato di realizzazione dell'opera, in linea con il cronoprogramma definito, anche alla luce delle problematiche segnalate con la memoria prodotta in vista dell'adunanza del 18 aprile 2022 e illustrate nel capitolo IV.

La Sezione, proprio al fine di assicurare il pieno rispetto dei tempi previsti, rinnova la raccomandazione a una maggiore attenzione agli studi e alle indagini preliminari, da definire con la massima accuratezza, riducendo quanto più possibile il rischio di successive revisioni che inevitabilmente comportano un incremento dei costi.

Dal livello di accuratezza degli studi e delle indagini preliminari, infatti, dipende la sostenibilità e l'adeguatezza delle progettazioni, al fine di evitare che, anche a causa del lungo lasso di tempo intercorso, le stesse non rispondano più alle sopravvenute esigenze dell'utenza, stante la rapida obsolescenza delle tecnologie ad esse connesse.

La Sezione invita nuovamente i competenti soggetti istituzionali all'adozione di tutte le iniziative e le misure correttive necessarie in termini di programmazione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio delle attività, al fine di garantire il puntuale rispetto dei tempi indicati nel cronoprogramma e la realizzazione degli obiettivi previsti.

La Sezione riafferma l'esigenza dell'adozione di iniziative "strutturate" sul piano organizzativo che favoriscano il regolare e costante raccordo fra i diversi soggetti che intervengono nei processi di programmazione, progettazione, finanziamento e realizzazione delle opere.

La Sezione ribadisce le osservazioni circa l'esigenza di un autonomo monitoraggio della gestione dei pagamenti effettuati per l'intervento in esame a carico del pertinente capitolo di bilancio nell'ambito dei finanziamenti previsti dal contratto di programma Mims Rfi - parte investimenti.

Al riguardo la Sezione, nel prendere atto di quanto esposto dal rappresentante del Dipartimento del Tesoro nel corso dell'adunanza del 28 aprile 2022 e dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato con la memoria postuma in data 28 aprile 2022, resta in attesa di conoscere le iniziative adottate per affrontare la questione.

CAPITOLO I OGGETTO E FINALITÀ DELL'INDAGINE

L'indagine¹, effettuata su una gestione pubblica statale in corso di svolgimento, mira a fornire un quadro sulla realizzazione della infrastruttura riguardante il completamento della linea ferroviaria Pescara - Bari - raddoppio della tratta Termoli - Lesina a semplice binario (circa km 32).

L'intervento, che si colloca parte in territorio molisano e parte in territorio pugliese, prevede uno sviluppo del tracciato prevalentemente in variante, con la dismissione della linea ferroviaria esistente. Al riguardo, nel corso dell'adunanza del 28 aprile 2022, il Commissario straordinario ha fatto presente che sono allo studio una serie di soluzioni progettuali per il riutilizzo del vecchio tracciato.

La realizzazione dell'intervento potrà incrementare la capacità e la regolarità del traffico ferroviario su tutta la Direttrice Adriatica, con una riduzione dei tempi di percorrenza di circa 40 minuti tra Bologna e Bari e di circa 60 minuti fino a Lecce.

Le richieste istruttorie hanno riguardato i seguenti profili:

- lo stato di attuazione dell'intervento, con le iniziative adottate per il superamento delle criticità e delle patologie rilevate in sede istruttoria;
- il quadro finanziario aggiornato, con l'evidenziazione del costo totale dell'opera, dei finanziamenti statali ed europei resi disponibili per la realizzazione della stessa opera.

Sui punti di indagine sopra delineati hanno fornito elementi per quanto di rispettiva competenza:

- la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (Dipe);
- il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims);
- il Ministero della transizione ecologica;

¹ Assegnata con decreto n. 9/2021 del Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato, nell'ambito della Programmazione dei controlli per l'anno 2021 e nel contesto triennale 2021 - 2023 di cui alla deliberazione 8 marzo 2021, n. 5/2021/G.

- il Ministero dell'economia e delle finanze (Mef): Dipartimento del tesoro e Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - Ufficio centrale del bilancio presso il Mims;
- il Commissario straordinario nominato con dpcm 16 aprile 2021.

CAPITOLO II

LO STATO DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Sommario: 1. Lo stato di realizzazione dell'intervento. - 1.1. Primo lotto funzionale Ripalta - Lesina. - 1.2. Secondo lotto funzionale Termoli - Ripalta. - 1.3. Cronoprogramma. - 2. Osservazioni.

1. Lo stato di realizzazione dell'intervento

L'infrastruttura ferroviaria Termoli - Lesina, che interessa le Regioni Molise Puglia, è un tratto a semplice binario (circa km 32) della Direttrice Adriatica Bologna - Lecce.

Il raddoppio della tratta "Termoli - Lesina" della linea Pescara - Bari, con l'entrata in vigore della legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c. d. legge obiettivo), venne inserito nel primo programma delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale approvato con la delibera Cipe 21 dicembre 2001, n. 121.

In ottemperanza a quanto previsto da detta legge, il 30 gennaio 2003, il progetto preliminare del raddoppio della tratta "Termoli - Lesina" venne inviato ai Ministeri ed alle Amministrazioni competenti per l'avvio del previsto *iter* autorizzativo (approvazione del progetto preliminare e valutazione di impatto ambientale).

Lo studio di impatto ambientale analizzò la soluzione di progetto, allora denominata "Soluzione 0", anche mediante il confronto con altre due possibili soluzioni alternative, "Soluzione A" e "Soluzione B".

La Soluzione "0", suddivisa in 3 Lotti (Lotto 1: Raddoppio Termoli - Torrente Saccione; Lotto 2: Adeguamento Stazione di Chieuti; Lotto 3: Raddoppio Stazione di Chieuti - Lesina), prevedeva sostanzialmente il raddoppio della sede esistente, ripercorrendo in affiancamento lato monte il medesimo tracciato dell'attuale linea ferroviaria, ad eccezione di un breve tratto in variante lato mare, in corrispondenza dell'attraversamento della vallata del fiume Biferno, per uno sviluppo di circa 2,5 km completamente in viadotto.

La Soluzione "A" prevedeva un primo tratto con raddoppio del binario in affiancamento a quello esistente, da Termoli fino a poco prima dell'attraversamento della valle del Fiume Biferno, un secondo tratto in completa variante, lato monte e a

doppio binario, dall'attraversamento del Biferno fino al Torrente Saccione, con realizzazione di un viadotto, di due tratti in galleria, con passaggio a monte dell'abitato di Campomarino e affiancamento all'autostrada A14, ed un ultimo tratto, dal Saccione fino a Lesina, in affiancamento al tracciato esistente.

La Soluzione "B" prevedeva il raddoppio del binario in affiancamento a quello esistente nel primo tratto, da Termoli fino all'inizio dell'attraversamento della vallata del Biferno, per poi proseguire in totale variante, lato monte e a doppio binario, passando a monte dell'abitato di Campomarino costeggiando l'autostrada A14 su lato mare, per poi staccarsi ed immettersi nuovamente sull'attuale sede ferroviaria poco dopo l'attraversamento del Fiume Fortore, proseguendo in affiancamento al tracciato esistente, lato monte, fino alla nuova stazione di Lesina.

La seguente figura delinea le soluzioni progettuali alternative sopra descritte.

Figura n. 1 - Progetto preliminare anno 2003: le soluzioni alternative



Fonte: Commissario straordinario

Di seguito si descrive la ricostruzione delle numerose attività svolte nel corso della complessa fase progettuale, secondo gli elementi forniti dal Commissario straordinario.

Il Mibact ha espresso una valutazione negativa² all'alternativa denominata "Soluzione 0", che prevedeva il raddoppio della linea ferroviaria in affiancamento alla linea esistente, costituendo tale soluzione di fatto un potenziamento dell'infrastruttura in un contesto territoriale di eccezionale valore naturalistico e paesaggistico e impedendo quindi l'avvio di una importante opera di recupero, riqualificazione e valorizzazione del territorio costiero tutelato.

Con il suddetto parere, invece, veniva valutata positivamente l'alternativa proposta in affiancamento all'autostrada A14 esistente ("Soluzione B") che, oltre a permettere un progressivo recupero e quindi la valorizzazione e la salvaguardia di un eccezionale sistema naturalistico e paesaggistico costiero, avrebbe consentito la definizione di un sistema infrastrutturale plurimodale, costituito dall'autostrada e dalla nuova linea ferroviaria, in una porzione di territorio più interno e pertanto marginale rispetto all'intero sistema costiero tutelato.

Il 5 gennaio 2004 fu sottoscritto il Protocollo di intesa tra Regione Molise ed Rfi relativo al "Potenziamento e miglioramento delle infrastrutture ferroviarie ricadenti nel territorio della Regione Molise", all'interno del quale i due soggetti concordarono sulla necessità che il progetto definitivo di raddoppio della tratta Termoli - Lesina venisse al più presto approvato e realizzato.

In data 20 aprile 2004 la Commissione speciale VIA, preso atto dei pareri ricevuti e a seguito di proprio esame istruttorio, espresse parere negativo ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera.

Tale parere negativo della Commissione VIA non è stato mai formalizzato dall'allora Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare all'ente proponente.

In data 21 giugno 2005 la Regione Puglia con deliberazione n. 791 ha espresso parere positivo per la soluzione "0".

Il 4 agosto 2005 vennero sottoscritti dei Protocolli d'intesa tra Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti, Regione Molise, Rfi, Comune di Termoli e Comune di Campomarino relativi alla definizione di aspetti

² Parere del 16 luglio 2003 prot. n. ST/407/24777, formalizzato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

puntuali del Raddoppio della tratta ferroviaria Termoli - Lesina tratto molisano Termoli - Chieuti.

In data 29 agosto 2005 la Regione Molise, acquisito il parere positivo dei Comuni di Campomarino e Termoli, con deliberazione n. 1139 ha espresso parere positivo per la soluzione "0".

In data 27 ottobre 2006 è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti, Comune di Termoli ed Rfi avente ad oggetto la realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria Termoli - Foggia nel tratto molisano Termoli - Chieuti. Tale protocollo è stato approvato dal Comune di Termoli con delibera di Consiglio comunale n. 207.

Tra ottobre 2006 e dicembre 2008 vi sono state numerose interlocuzioni tra tutti gli enti interessati al fine di risolvere la situazione di stallo in cui si era venuto a trovare il progetto.

In data 23 gennaio 2009, per dare impulso alla realizzazione del progetto, il Governo (Presidente del Consiglio, Ministro delle infrastrutture e trasporti, Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministro per i Rapporti con le Regioni) e la Regione Molise, hanno sottoscritto il 1° Atto integrativo all'Intesa generale quadro del 3 giugno 2004, in cui la Regione Molise chiede di dare immediato avvio alla realizzazione del raddoppio della Termoli - Chieuti - Lesina secondo le procedure della legge obiettivo.

Nei mesi di marzo e aprile del 2009 si sono registrati degli eventi piovosi di eccezionale intensità che, provocando l'esondazione del Fiume Fortore, causarono notevoli danni alle infrastrutture di trasporto con conseguente interruzione, per diversi giorni, della circolazione, sia stradale che ferroviaria, in prossimità della stazione di Ripalta (tratta compresa nel progetto di raddoppio Termoli - Lesina).

In relazione alle conseguenze degli eventi del 2009, Rfi, per cercare di sbloccare la situazione di stallo, ha proposto un aggiornamento del progetto in linea con i protocolli sottoscritti.

In conformità alla suddetta proposta, nei mesi successivi Rfi ha sviluppato un approfondito studio idraulico/idrologico, condiviso da Prefettura di Foggia, Regione Puglia, Protezione Civile e Autorità di Bacino, individuando una soluzione tecnica,

propedeutica e compatibile con il completamento del raddoppio della Termoli - Lesina, di variante piano altimetrica nella piana alluvionale del Fortore al fine di eliminare il rischio di future interruzioni della linea ferroviaria.

A seguito dell'esito del suddetto studio, il Dipartimento della protezione civile³, nell'evidenziare la necessità di realizzazione di un sistema coordinato di interventi strutturali volti alla risoluzione del rischio idraulico, ha chiesto - tra l'altro - al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti notizie sulla conclusione dell'*iter* approvativo del progetto di raddoppio ferroviario della Termoli - Lesina.

La Società Italferr, al fine di riaprire il confronto sul progetto in tema ambientale, ha inviato⁴ alla Direzione generale per le valutazioni ambientali nuovi elaborati progettuali con varianti migliorative alla soluzione presentata nel 2003.

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in riscontro alla suddetta richiesta di Italferr, in data 18 marzo 2010 ha comunicato l'attivazione della procedura per "Definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale".

Italferr, ha trasmesso⁵ al MIBACT e alla Soprintendenza per i beni paesaggistici di Puglia e Molise il progetto, aggiornato secondo le indicazioni della delibera approvativa della Regione Molise e le relative intese con i Comuni di Termoli e Campomarino, con l'inserimento del viadotto sul Fortore per superare la criticità idraulica.

Nel corso di una riunione indetta dal Dipartimento della protezione civile per acquisire gli ulteriori aggiornamenti sull'*iter* approvativo, il rappresentante del Ministero dei beni e delle attività culturali - Direzione generale per il paesaggio ha confermato la propria posizione di rigetto alla soluzione di raddoppio in affiancamento⁶.

Tra maggio e dicembre 2011 è stato avviato, presso la Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, un tavolo tecnico con Rete ferroviaria italiana, i rappresentanti dei Ministeri dei beni e delle attività culturali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al fine di superare le criticità espresse nel corso

³ Nota n. DPC/PREN/0077202 del 14 dicembre 2009.

⁴ Nota n. 6927 in data 8 febbraio 2010.

⁵ Nota n. 37131 in data 1° luglio 2010.

⁶ Nota del 21/7/2010.

della istruttoria VIA del Progetto preliminare avviata nel 2003 (cosiddetta “Soluzione 0”).

Nel luglio 2011 è stata presentata, nell’ambito del tavolo tecnico, ai suddetti Ministeri una nuova soluzione progettuale denominata “Soluzione C”.

In data 26 luglio 2011, nel corso di un apposito incontro con i Ministeri e le Regioni interessate⁷, i rappresentanti dei suddetti Ministeri hanno richiesto un ulteriore sforzo progettuale, finalizzato ad allungare quanto più possibile il tratto in affiancamento alla A14 e, di conseguenza, l’allontanamento della sede ferroviaria dalla linea di costa.

La nuova soluzione è stata trasmessa da Italferr⁸ ai Ministeri, alle Soprintendenze e alle Regioni interessate.

In data 30 novembre 2011 si è quindi tenuto un nuovo incontro⁹, nel corso del quale è stata illustrata alle Amministrazioni la nuova soluzione, denominata “Soluzione D”, sviluppata sulla base delle indicazioni sopra riassunte.

L’ipotesi in questione prevede una variante rispetto al tracciato ipotizzato nella “Soluzione 0” a sud di Lido di Campomarino fino alla località Torre Mozza, nei pressi dell’intersezione con la S.S.16, per poi porsi in affiancamento alla linea esistente fino a Lesina.

Detta soluzione è stata condivisa da tutti i partecipanti alla riunione ad eccezione della Regione Molise che nonostante fosse stata invitata non ha partecipato all’incontro.

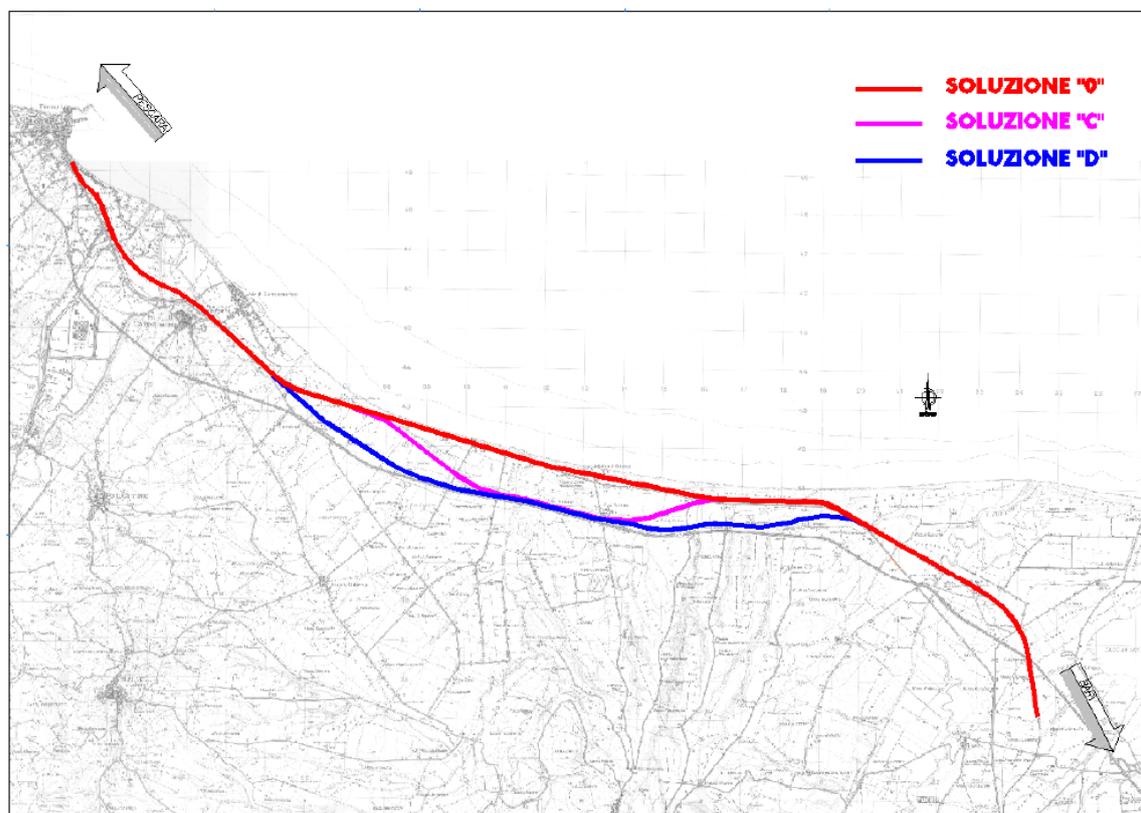
La seguente figura illustra le soluzioni progettuali alternative presentate nel periodo 2011 - 2012.

⁷ Convocato dal MIT con nota del 18 luglio 2011.

⁸ Nota n. 52039 del 30/09/2011.

⁹ Convocato dal MIT con nota n. 42264 del 18 novembre 2011.

Figura n. 2 - Soluzioni progettuali alternative presentate nel periodo 2011-2012



Fonte: Commissario straordinario

La Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prendendo atto dello stato dell'arte, il 6 dicembre 2011, ha comunicato a Rfi di ritirare il progetto preliminare inviato nel gennaio 2003 e di *"presentare un nuovo progetto, nel rispetto della soluzione concordata, ai sensi delle procedure previste dal d.lgs. n. 190/2002 e s.m.i., con richiesta di suddividere l'intervento in fasi funzionali, al fine di poter procedere alla relativa attività istruttoria"*.

In data 29 febbraio 2012 Rfi ha richiesto ai Ministeri competenti, alla Regione Puglia e alla Regione Molise formale condivisione allo sviluppo progettuale della soluzione progettuale "D" concordata nella riunione del 30 novembre 2011.

Il MIBACT ha espresso parere¹⁰ di massima favorevole allo sviluppo della soluzione "D".

¹⁰ Nota n. 10789 in data 11 aprile 2012.

Rfi/Italferr, in aderenza alle procedure del d.lgs. n. 163/2006, ha trasmesso rispettivamente al MATTM, al MIBACT ed al MIT¹¹, e successivamente a tutti gli altri enti/amministrazioni interessate, il progetto preliminare, sviluppato a seguito del preventivo nulla osta del MIBACT.

In data 15 maggio 2013 la Struttura Tecnica di Missione del MIT, ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del d.lgs. n. 163/2006 e s.m.i., ha aperto la Conferenza di servizi istruttoria.

Il Cipe, con delibera n. 2 del 28 gennaio 2015¹², sulla base dell'apposita istruttoria del MIT a conclusione della Conferenza di servizi, ha approvato il progetto preliminare della Termoli - Lesina, con la prescrizione della Regione Molise, di effettuare una variante (denominata "*soluzione Molise*") per arretrare il tracciato ferroviario rispetto alla costa nei pressi della località di Campomarino, specificando inoltre che per la mancanza della copertura finanziaria l'approvazione dei lotti 2 e 3 (Termoli - Campomarino e Campomarino - Ripalta) era da intendersi solo in linea tecnica.

Rfi ha comunicato¹³ al MIT che avrebbe avviato la progettazione definitiva dei lotti 2 e 3 entro il 30 gennaio 2016, al fine di garantire la conclusione e l'inoltro al MIT delle progettazioni dei medesimi lotti entro il 30 gennaio 2017 ovvero, come richiesto nella delibera Cipe, entro due anni dall'approvazione della stessa delibera. Ha inoltre precisato che l'avvio delle attività progettuali era vincolato alla disponibilità del finanziamento entro il 31 dicembre 2015. È stato infine rappresentato che, come previsto nella delibera Cipe, nel corso del mese di luglio 2015 è stato avviato lo studio relativo alla valutazione degli impatti economici sul progetto derivanti dalla soluzione proposta dalla Regione Molise che evidenziava un incremento di costo di 150 milioni rispetto al progetto presentato da Rfi e un allungamento di circa tre anni dei tempi di realizzazione.

¹¹ In date 20 febbraio 2013 e 28 febbraio 2013.

¹² Pubblicata sulla G.U. del 3 luglio 2015, n. 152.

¹³ Nota n. 2241 in data 30 luglio 2015.

Rfi, dal 1° agosto 2015 al 31 luglio 2016, ha sviluppato il progetto definitivo del lotto 1 “Ripalta – Lesina” (al momento unico lotto finanziato) così come approvato con la suddetta delibera Cipe.

In data 8 agosto 2016 è stato inoltrato al MIT, per il conseguente *iter* Cipe secondo l’art. 166 d.lgs. n. 163/06, solo il progetto definitivo del lotto 1.

Rfi, in data 22 settembre 2015, in ottemperanza alla prescrizione n. 50 della delibera Cipe n. 2/2015, ha trasmesso al MIT il suddetto studio di valutazione degli impatti economici sul progetto derivanti dalla soluzione proposta dalla Regione Molise per l’ottimizzazione urbanistica e territoriale del tracciato confermando l’incremento di costo di circa 150 milioni, la necessità di riavviare la procedura approvativa, l’allungamento dei tempi di realizzazione di circa tre anni rispetto al cronoprogramma relativo ai lotti 2 e 3 elaborato in fase di progetto preliminare e la necessità di realizzare entrambi i lotti in un unico lotto funzionale senza la possibilità di frazionare il rimanente finanziamento in due lotti realizzativi.

Il Dipartimento per il coordinamento e la programmazione della politica economica¹⁴, con riferimento alle citate note di Rfi¹⁵, considerato che era in corso di elaborazione l’aggiornamento 2015 del contratto di programma Rfi 2012-2016, ha interessato il MIT affinché, alla luce di quanto previsto al punto 2 della delibera CIPE n. 2/2015, valuti l’accogliibilità della proposta di variante della Regione Molise e, *“comunque, se sia necessario prevedere nell’aggiornamento del Contratto il finanziamento del fabbisogno residuo per la tratta Termoli – Lesina nel suo complesso”*.

Il MIT¹⁶, preso atto dello studio effettuato da Rfi in ottemperanza alla prescrizione n. 50 della delibera Cipe n. 2/2015, ha ravvisato obiettive criticità per la concreta realizzazione della *“soluzione Molise”* e ha richiesto una riunione congiunta anche con la Regione Molise.

Rfi ha comunicato¹⁷ al MIT che, al fine di consegnare il progetto definitivo dei Lotti 2 e 3 entro il 2 luglio 2017, avrebbe avviato la progettazione definitiva entro il 30 luglio

¹⁴ Nota n. 4430 in data 23 ottobre 2015.

¹⁵ Del 30/7/2015 e del 22/09/2015.

¹⁶ Nota n. 35 in data 8 gennaio 2016.

¹⁷ Nota n. 1356 in data 30 giugno 2016.

2016, in coerenza con il progetto preliminare approvato in linea tecnica dalla delibera Cipe n. 2/2015.

Ciò anche in virtù delle valutazioni dell'impatto economico sul progetto derivanti dalla soluzione proposta dalla Regione Molise per l'ottimizzazione del tracciato, come prescritto dalla citata delibera Cipe, e del finanziamento pari a 443 milioni presente nello schema di aggiornamento 2016 del contratto di programma 2012-2016.

Il MIT¹⁸, confermando che l'aggiornamento 2016 del contratto di programma prevedeva il completamento delle risorse occorrenti per la realizzazione dei lotti 2 e 3 secondo il progetto preliminare di cui alla delibera Cipe n. 2/2015 (549 Mln), ha ribadito la necessità di completare gli approfondimenti in corso con la Regione Molise al fine dell'individuazione della scelta del tracciato ottimale e di valutare l'effettiva disponibilità delle ulteriori risorse necessarie a realizzare le opere secondo le indicazioni ricevute dalla Regione mediante l'utilizzo del Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) per il periodo di programmazione 2014-2020.

Rfi, nel mese di ottobre 2016, in assenza di un'indicazione definitiva sulla scelta della soluzione progettuale della parte di tracciato interessata dalla prescrizione n. 50 della delibera Cipe n. 2/2015, ha avviato lo sviluppo del progetto definitivo.

L'aggiornamento 2016 del contratto di programma 2012-2016 (siglato il 17 giugno ed esaminato favorevolmente nella seduta del 10 agosto 2016 dal Cipe) è stato approvato con l'articolo 10 del d.l. 22 ottobre 2016, n. 193, convertito, con modificazioni dalla l. 1° dicembre 2016, n. 225, che ha reso operativo il completamento del finanziamento dei lotti 2 e 3 (443 milioni), confermando l'intera copertura finanziaria della Termoli - Ripalta - Lesina a 550 milioni in linea con il progetto approvato dalla delibera Cipe n. 2/2015¹⁹.

¹⁸ Nota n. 4197 in data 1° agosto 2016.

¹⁹ Art. 10. Finanziamento di investimenti per la rete ferroviaria. 1. E' autorizzata la spesa di 320 milioni di euro per l'anno 2016, anche per la sicurezza e l'efficientamento della rete ferroviaria, e di 400 milioni di euro per l'anno 2018 per il finanziamento di interventi relativi alla "Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge", ivi compresi quelli previsti nella parte programmatica del contratto di programma, aggiornamento 2016 - Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa, sul quale il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nella seduta del 10 agosto 2016, si è espresso favorevolmente e che è contestualmente approvato. L'autorizzazione di spesa di cui al periodo precedente è immediatamente efficace per l'ulteriore corso dei relativi interventi che vengono ricevuti nel successivo contratto di programma - Parte investimenti 2017-2021. 2. Le risorse stanziare per l'anno 2016 per il contratto di programma - Parte servizi con la società RFI Spa sono destinate al contratto 2016-2021 in corso di perfezionamento con il parere favorevole del CIPE nella seduta del 10 agosto 2016.

Il Cipe²⁰ ha approvato il Piano operativo infrastrutture - Fondo sviluppo e coesione 2014-2020 che prevede, tra l'altro, l'assegnazione di ulteriori risorse pari a 150 milioni necessarie per la realizzazione della tratta Termoli - Ripalta in variante rispetto al progetto preliminare approvato con la delibera Cipe n. 2/2015 (la soluzione proposta dalla Regione Molise).

Rfi, nelle more della formalizzazione delle risorse del Fondo sviluppo e coesione della relativa delibera Cipe e del successivo recepimento delle stesse nel contratto di programma 2017-2021 parte investimenti, ha comunicato²¹ al MIT di aver avviato lo sviluppo dell'adeguamento del progetto definitivo dei lotti 2 e 3, secondo la proposta della Regione Molise, che comporta l'accorpamento dei lotti in un unico lotto (Termoli - Ripalta).

Rfi, in data 16 maggio 2017, ha chiesto al Ministero di convocare un tavolo tecnico con gli enti competenti finalizzato alla condivisione del nuovo tracciato della "soluzione Molise" per il prosieguo delle attività di progettazione in corso.

Il MIT ha convocato²² un incontro per la condivisione delle soluzioni progettuali di fattibilità del nuovo tracciato proposto dalla Regione Molise per il prosieguo del progetto definitivo in corso

In data 25 luglio 2017, nell'ambito di un "tavolo tecnico" promosso dal MIT, è stato condiviso con MIT e Regione Molise, il nuovo tracciato in variante di cui alla prescrizione contenuta nella delibera Cipe n. 2/2015, di approvazione del progetto preliminare per il prosieguo della progettazione definitiva della tratta Termoli - Campomarino - Ripalta.

Per ottemperare alla prescrizione della Regione Molise, nel progetto definitivo è stato necessario accorpare i lotti 2 e 3 Termoli - Campomarino e Campomarino - Ripalta in un unico lotto funzionale 2 (Termoli - Ripalta), prevedere un incremento del costo a vita intera di circa 150 milioni (portandolo da 550 milioni a circa 700 milioni) ed avviare un nuovo *iter* autorizzativo per la parte variata.

²⁰ Delibera n. 54/2016 del 1° dicembre 2016.

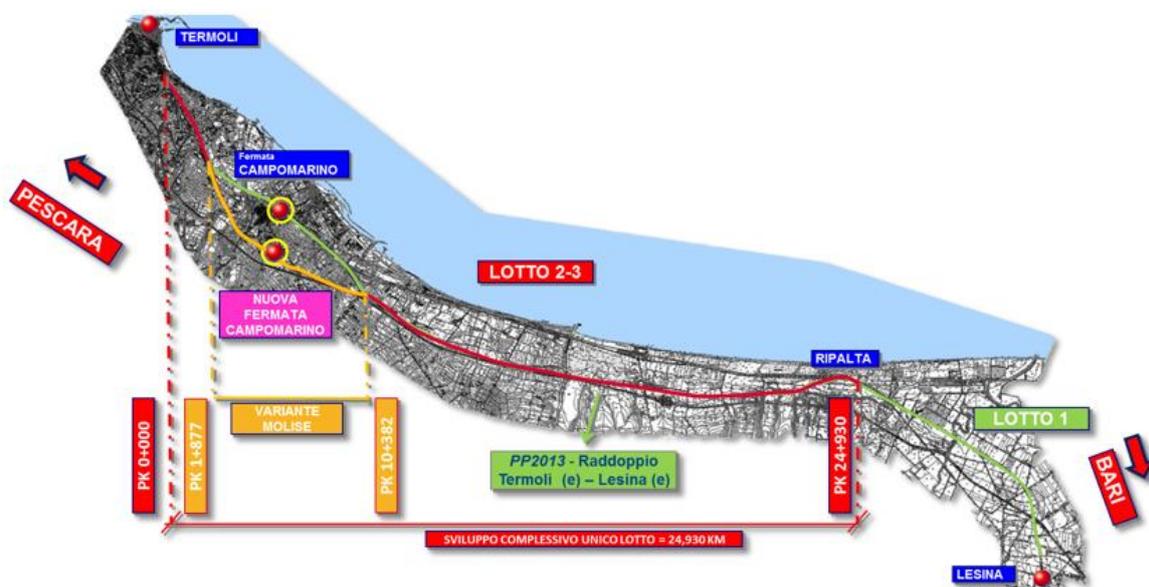
²¹ In data 7 febbraio 2017.

²² Nota n. 3974 in data 5 luglio 2017.

In particolare, per il progetto del tratto in variante (8,6 km) l'iter autorizzativo era quello previsto dall'art. 165 del d.lgs. n. 163/2006, mentre per quello della parte non variata occorre proseguire nell'iter ordinario della legge obbiettivo già in corso, secondo i dettami di cui all'art. 166 del suddetto decreto.

Pertanto, il progetto è stato suddiviso nei lotti funzionali evidenziati nella seguente figura, di cui si riporta lo stato delle attività:

Figura n. 3 - Progetto definitivo - lotti funzionali



Fonte: Commissario straordinario

1.1. Primo lotto funzionale Ripalta - Lesina

Il 1° lotto (Ripalta - Lesina), interamente in territorio pugliese, consiste nel raddoppio in affiancamento (circa 7 Km) lato monte della tratta Ripalta - Lesina ed ha un costo a vita intera di circa 106 milioni.

Il Cipe ha approvato il progetto definitivo del 1° lotto con delibera n. 89/2017, in data 22 dicembre 2017, pubblicata sulla G.U. del 23/5/2018.

Rfi, in data 23 ottobre 2018, ha pubblicato il bando di gara per appalto integrato.

Le attività negoziali sono state caratterizzate inizialmente da un primo ricorso intentato nel 2019 in fase di presentazione delle offerte conclusosi davanti al Consiglio di Stato.

A fine gennaio 2020 si è provveduto all'aggiudicazione definitiva non efficace in favore della società prima classificata.

Nel mese di febbraio 2020 è stato presentato un nuovo ricorso al TAR Puglia dalla società risultata seconda classificata avverso Rfi e la società prima classificata per l'annullamento dell'aggiudicazione definitiva non efficace.

In data 25 maggio 2020 il TAR Puglia si è pronunciato su tale ricorso emettendo la sentenza con cui ha accolto la domanda della società seconda classificata.

In data 24 giugno 2020 la società prima classificata ha presentato ricorso con sospensiva al Consiglio di Stato avverso la suddetta sentenza del TAR Puglia.

In data 11 dicembre 2020 il Consiglio di Stato, con sentenza n. 7945/2020, ha accolto il ricorso della prima classificata.

In data 25 marzo 2021 è stata stipulata la Convenzione n. 4/2021 tra Rfi e la società aggiudicataria per le prestazioni di progettazione esecutiva e l'esecuzione in appalto dei lavori di raddoppio della linea ferroviaria Pescara - Bari, nella tratta Termoli - Lesina, lotto 1 Ripalta-Lesina.

In data 30 marzo 2021 è stata effettuata la consegna delle prestazioni disponendo l'immediato avvio della redazione del progetto esecutivo.

Per il 1° lotto Ripalta - Lesina, nel mese di dicembre 2021 è stata ultimata la progettazione esecutiva da parte dell'appaltatore ed è stata avviata la verifica a cura del soggetto tecnico Italferr di detta progettazione.

Nelle more del completamento della suddetta verifica e della conseguente approvazione della progettazione esecutiva, in data 7 gennaio 2022 è stata eseguita la formale consegna delle attività di bonifica degli ordigni esplosivi e relativa cantierizzazione, il cui avvio è stato disciplinato con la sottoscrizione dell'atto integrativo modificativo n. 1 del 23 dicembre 2021.

1.2. Secondo lotto funzionale Termoli - Ripalta

Il 2° lotto, in gran parte ubicato in territorio molisano, consiste nel raddoppio della tratta Termoli - Campomarino - Ripalta (circa 25 km) e ha un Costo a Vita Intera di circa 594 Mln €.

In data 7 dicembre 2017 Rfi ha approvato il progetto preliminare della tratta variata.

Nel corso del 2018 è stato avviato e sviluppato il progetto definitivo che è stato completato nel mese di giugno 2019.

In data 18 luglio 2019, al termine dello sviluppo dei vari livelli progettuali, il progetto definitivo del 2° lotto è stato inviato al MIT per l'iter approvativo.

Rfi, in data 1° agosto 2019, ha presentato al MATTM istanza ai fini dell'avvio della procedura di VIA relativamente al tratto variato rispetto al progetto preliminare approvato dal Cipe nel 2015.

In data 27 settembre 2019 si è svolta la seduta della Conferenza di Servizi indetta dal MIT.

In data 26 maggio 2020, è stato pubblicato il parere negativo n. 3403/2020 dell'8/5/2020 reso dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS.

In data 6 luglio 2020, considerato che le motivazioni alla base del suddetto diniego risiedono nella necessità di approfondire le potenziali interazioni tra la linea in questione e la componente biodiversità, Rfi ha fornito ulteriori chiarimenti e ha chiesto al MATTM il riesame del parere espresso.

In data 20 luglio 2020 la Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali, ha trasmesso la richiesta di riesame formulata da Rfi alla Commissione tecnica VIA/VAS al fine della valutazione di competenza.

Il Ministero dell'ambiente, in data 24 settembre 2020, ha trasmesso a Rfi la richiesta, formulata da Gruppo istruttore della Sottocommissione VIA della Commissione tecnica di verifica di impatto ambientale - Valutazione impatto ambientale (VIA)/Valutazione ambientale strategica (VAS), di integrazioni documentali e di analisi chiedendo di fornire un riscontro nel termine di 30 giorni.

Rfi, in data 22 ottobre 2020, ha predisposto le integrazioni richieste e le ha inviate al MATTM e al MIBACT.

In data 3 novembre 2020 il MATTM, tenuto conto delle considerazioni della Commissione Tecnica VIA/VAS e in ragione dell'entità della documentazione integrativa trasmessa, ha richiesto a Rfi di provvedere alla predisposizione di un nuovo avviso al pubblico *ex art. 24, c. 5. del d.lgs. n. 152/2006*.

In data 4 novembre 2020 Rfi ha trasmesso al MATTM il nuovo avviso ai fini della consultazione e partecipazione del pubblico.

Il MATTM, in data 25 gennaio 2021 con nota n. 7138, ha richiesto ulteriori integrazioni documentali in tema di biodiversità e ha convocato un apposito incontro con i tecnici di Rfi per il giorno 9 febbraio 2021.

Rfi, facendo seguito agli incontri tecnici svoltisi nei giorni 9, 17 e 19 febbraio 2021, in data 25 febbraio 2021 ha trasmesso il documento di chiarimenti nonché la revisione della relazione di valutazione di incidenza.

Il Ministero della cultura, in data 18 marzo 2021 con nota prot. 0008913-A, in conformità al parere tecnico istruttorio espresso dalla Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio con nota prot. 7680 del 9/3/2021, ha espresso parere favorevole alla dichiarazione di compatibilità ambientale, alla localizzazione urbanistica e all'approvazione del progetto definitivo della "*Variante Molise*".

Il Commissario designato, con mail del 22 aprile 2021, avendo appreso dagli organi di stampa del rilascio in data 26 marzo 2021 del parere della Commissione VIA, ha chiesto alla Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (CRESS) aggiornamenti in merito alla data di prevista emissione del decreto ministeriale di approvazione della tratta Termoli - Ripalta.

Il Consorzio della Capitanata, in data 30 aprile 2021, ha espresso parere con prescrizioni sul progetto definitivo in argomento chiedendo di sottoporre all'Ente medesimo il progetto esecutivo per la necessaria condivisione.

La Regione Puglia, con DGR n. 771 del 10 maggio 2021, in accordo con il parere espresso dalla Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio con nota prot. n. 7327-P del 5 marzo 2021, ha espresso l'intesa alla localizzazione dell'intervento in oggetto ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, c. 5 del d.lgs. n. 163/2006.

Con nota prot. 55546 del 25 maggio 2021 del MITE è pervenuto il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS n. 73 del 26/03/2021 "Variante lotto 2 e 3 Termoli - Ripalta" e parere 74 del 26/03/2021" piano di utilizzo terre e rocce da scavo art. 9 DPR 120/2017.

Il Mims, con nota n. 4790 del 15 giugno 2021, ha trasmesso al Commissario straordinario la relazione istruttoria, corredata di tutti gli atti acquisiti nel contesto della procedura, con la proposta conclusiva di approvazione del progetto definitivo del raddoppio Termoli - Ripalta.

Il Commissario, in data 24 giugno 2021, ha emesso l'ordinanza n. 3 di approvazione del progetto definitivo del raddoppio Termoli - Ripalta, pubblicata su G.U. n. 80 dell'8 luglio 2021.

Inoltre, su indicazione del Commissario, è stata richiesta una ottimizzazione del programma lavori che si è concretizzata in un risparmio di 5 mesi dei tempi realizzativi presenti nel programma lavori dell'intervento posto a base di gara.

Viste le risultanze delle attività di verifica preventiva a cura dell'Organismo d'ispezione della Direzione tecnica di Rfi, trasmesse con rapporto finale del 24 novembre 2021 della medesima Direzione tecnica, in data 25 novembre 2021 il progetto definitivo è stato validato ai sensi dell'art. 26 del d.lgs. n. 50/2016 e, in data 29 novembre 2021, il bando di gara per le prestazioni di progettazione esecutiva e realizzazione è stato inviato al GUUE per la pubblicazione, intervenuta in data 3 dicembre 2021.

In data 31 gennaio 2022 è scaduto il termine per la presentazione delle offerte.

La data di avvio delle attività di esame delle offerte tecniche amministrative ed economiche da parte della Commissione di gara era stata fissata per il 2 febbraio 2022, con previsione di stipula del contratto di appalto nel mese di giugno 2022.

1.3. Cronoprogramma

Secondo quanto riferito dal Commissario straordinario, le date di possibile attivazione, allo stato attuale, risultano collocate nel secondo semestre del 2025 per il 1° lotto Ripalta - Lesina e nel secondo semestre 2028 per il 2° lotto Termoli - Ripalta.

Il Cipess nel corso della seduta del 9 giugno 2021, ha invitato il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ad “accelerare il processo autorizzativo e realizzativo dell’intera opera, quale importante completamento del raddoppio dell’intera linea Pescara - Bari”, ferme restando le nuove competenze assunte dal Commissario nominato per la prosecuzione dell’opera.

Il Commissario straordinario, per quanto concerne i lavori della tratta Termoli – Ripalta (ora secondo lotto), ha trasmesso, in vista dell’adunanza del 28 aprile 2022, una nota del Responsabile del procedimento con la quale, nell’ambito della procedura di affidamento della progettazione esecutiva e di esecuzione in appalto dei lavori, è stata comunicata l’impossibilità di procedere alla consegna delle prestazioni all’aggiudicatario dell’appalto (un costituendo raggruppamento temporaneo di imprese - RTI) in quanto in data 13 aprile 2022 la Prefettura di Alessandria ha comunicato a RFI che il 12 aprile 2022 la Prefettura di Salerno ha emesso il provvedimento interdittivo antimafia nei confronti di un operatore economico mandante del costituendo RTI.

In ordine a quanto sopra, il Commissario straordinario nel corso dell’adunanza ha segnalato, in particolare, che il RTI aggiudicatario ha tempo fino al 2 maggio 2022 per esercitare la facoltà di sostituzione dell’operatore economico oggetto del provvedimento interdittivo antimafia.

L’esito di tale fase procedurale, con le conseguenti iniziative intraprese per rispettare i tempi indicati nel cronoprogramma, sarà comunicato tempestivamente a questa Sezione.

Per quanto concerne il primo lotto Ripalta – Lesina, Il Commissario ha comunicato che entro giugno 2022 il cantiere potrà essere operativo.

La seguente tabella riporta il cronoprogramma dell’intervento in esame comunicato dal Commissario straordinario in fase istruttoria.

Tabella n. 1 - Cronoprogramma

Completamento del raddoppio Pescara – Bari																														
Attività	Inizio	Durata g	Fine	2021			2022			2023			2024			2025			2026			2027			2028			2029		
				Q1	Q2	Q3																								
NPP0142- S08: Raddoppio Termoli - Ripalta (lotti 2-3)																														
Ordinanza Commissario n. 3	24/06/2021	0	24/06/2021																											
Arricchimento e Validazione PD per attività negoziali	24/06/2021	162	03/12/2021																											
Attività Negoziali	03/12/2021	202	23/06/2022																											
Pubblicazione bando	03/12/2021	0	03/12/2021																											
Attività Negoziali (procedura aperta - OEPV)	03/12/2021	182	03/06/2022																											
Stipula Contratto	03/06/2022	20	23/06/2022																											
PE + VPE	08/07/2022	275	09/04/2023																											
Progettazione Esecutiva (Appaltatore)	08/07/2022	150	05/12/2022																											
VPE Italferr (75gg)+ contraddittorio App/Itf (15 gg) + Recepim.App(15gg)+ Approvazione ITF (15 gg)+ Appr. RFI (5gg)	05/12/2022	125	09/04/2023																											
Attività propedeutiche (progetto costruttivo prime opere, cantierizzazione, qualifica impianti e materiali, autorizzazione subappalti, risoluzione SS/demolizioni/boe etc..)	10/12/2022	120	09/04/2023																											
Realizzazione	09/04/2023	1690	24/11/2027																											
Autorizzazione Messa in Servizio (AMIS) D.Lgs. 57/2019 + CVT	24/11/2027	150	22/04/2028																											
Emissione Circolare Territoriale (Nota Dir. Com. del 14/01/2020)	22/04/2028	90	21/07/2028																											
Attivazione tratta Termoli - Ripalta	21/07/2028	0	21/07/2028																											
Dismissione linea storica	21/07/2028	240	18/03/2029																											
NPP0142-S02: Raddoppio RIPALTA - LESINA (lotto 1)																														
Stipula Contratto (25/03/21)	25/03/2021	0	25/03/2021																											
PE + VPE	30/03/2021	383	17/04/2022																											
Consegna prestazioni e avvio Redazione PE a cura dell'Appaltatore con recepimento prescrizioni CdS sul PE (150+10)	30/03/2021	160	06/09/2021																											
Ritardo appaltatore sviluppo PE	06/09/2021	113	28/12/2021																											
VPE a cura di Italferr + Approvazione PE a cura di RFI	28/12/2021	110	17/04/2022																											
Realizzazione	07/01/2022	1130	10/02/2025																											
Consegna attività propedeutiche (BOE, cantierizzazione)	07/01/2022	0	07/01/2022																											
Consegna lavori	17/04/2022	20	07/05/2022																											
Esecuzione lavori	07/05/2022	1010	10/02/2025																											
Autorizzazione Messa in Servizio (AMIS) D.Lgs. 57/2019 + CVT	10/02/2025	150	10/07/2025																											
Emissione Circolare Territoriale (Nota Dir. Com. del 14/01/2020)	10/07/2025	90	08/10/2025																											
Attivazione tratta Ripalta - Lesina	08/10/2025	0	08/10/2025																											

Fonte: Commissario straordinario

2. Osservazioni

Alla luce di quanto sopra illustrato, emerge la particolare complessità della fase progettuale avviata nel 2003, che risulta caratterizzata da una serie di difficoltà: esame di alternative soluzioni proposte e presenza di rilevante contenzioso.

Il Commissario straordinario nominato con il dpcm 16 aprile 2021, in stretto raccordo e in sinergia con le competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, dovrà avviare ogni necessaria attività per accelerare il processo autorizzativo e realizzativo dell'intera opera, al fine di assicurare il pieno utilizzo delle risorse finanziarie nazionali e europee effettivamente disponibili e consentire, attraverso una gestione sana e corretta, il definitivo e completo raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Il Commissario straordinario avrà cura di aggiornare la Sezione con le informazioni in ordine allo stato di realizzazione dell'opera, in linea con il cronoprogramma definito e con quanto richiesto dal Cipess nel corso della seduta del 9 giugno 2021.

Proprio al fine di assicurare il pieno rispetto dei tempi previsti, è necessario rinnovare la raccomandazione a una maggiore attenzione agli studi e alle indagini preliminari, da definire con la massima accuratezza, riducendo quanto più possibile il rischio di successive revisioni che inevitabilmente comportano un incremento dei costi.

Dal livello di accuratezza degli studi e delle indagini preliminari, infatti, dipende la sostenibilità e l'adeguatezza delle progettazioni, al fine di evitare che, anche a causa del lungo lasso di tempo intercorso, le stesse non rispondano più alle sopravvenute esigenze dell'utenza, stante la rapida obsolescenza delle tecnologie ad esse connesse.

La Sezione invita nuovamente i competenti soggetti istituzionali all'adozione di tutte le iniziative e le misure correttive necessarie in termini di programmazione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio delle attività, al fine di garantire il puntuale rispetto dei tempi indicati nel cronoprogramma e la realizzazione degli obiettivi previsti.

Si riafferma l'esigenza dell'adozione di iniziative "strutturate" sul piano organizzativo che favoriscano il regolare e costante raccordo fra i diversi soggetti che intervengono nei processi di programmazione, progettazione, finanziamento e realizzazione delle opere.

CAPITOLO III IL QUADRO FINANZIARIO

Sommario: 1. Quadro finanziario.

1. Quadro finanziario

Si rileva preliminarmente che, secondo quanto riferito dal Dipartimento del Tesoro per analoghi interventi infrastrutturali, l'Ufficio, per quanto riguarda i finanziamenti previsti dal contratto di programma Mims Rfi – parte investimenti, non è in grado di quantificare gli importi dei pagamenti a carico del pertinente capitolo di bilancio in quanto gli stessi non sono articolati per singolo progetto, ma disposti in modo complessivo, in base agli investimenti che RFI prevede di realizzare e contabilizzare.

Tale circostanza è stata già oggetto di osservazioni da parte della Sezione, in quanto non consente di procedere in modo autonomo ad un monitoraggio della gestione relativa ad ogni singolo intervento e rende difficoltoso il controllo puntuale da parte degli organi preposti.

Sul punto, nel corso dell'adunanza del 28 aprile 2022, il rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento del tesoro, ha rappresentato la disponibilità ad avviare le iniziative necessarie, di intesa con il Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, per affrontare la questione.

Il Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, con memoria postuma in data 28 aprile 2022²³, ha fatto presente quanto segue.

Gli investimenti effettuati da RFI S.p.A. sulla rete ferroviaria nazionale vengono finanziati con stanziamenti annuali, in forma di “contributi in conto impianti”, genericamente destinati al finanziamento del contratto di programma. Le risorse stanziare vengono successivamente allocate sui singoli progetti in sede di predisposizione del contratto di programma – parte investimenti e dei relativi aggiornamenti annuali.

Risulterebbe non percorribile l'ipotesi di istituire all'origine uno specifico piano gestionale per ciascuna opera finanziata, né ciò sarebbe possibile successivamente,

²³ Nota n. 79314 del 28.4.2022, acquisita al prot. n. 1214 del 28.4.2022.

tenuto conto che le risorse vengono attribuite ai singoli progetti senza essere articolate per annualità. La creazione di specifici piani gestionali per le singole opere pregiudicherebbe la flessibilità nell'utilizzo delle risorse stesse.

Nel caso di specie, si tratta di un'opera che fruisce di altre fonti di finanziamento, quali il Fondo per lo sviluppo e la coesione, le cui risorse, a partire dal 2015, secondo quanto previsto dall'articolo 1, comma 703, della legge n. 190/2014, dal bilancio dello Stato vengono trasferite in apposita contabilità del Fondo di rotazione di cui all'articolo 5 della legge 16 aprile 1987, n. 183, sulla base dei fabbisogni finanziari in relazione alle esigenze di spesa e, pertanto, i relativi pagamenti sono tracciabili attraverso la contabilità del predetto Fondo, nell'ambito del quale il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile è autorizzato ad operare nella sua veste di Amministrazione titolare del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014/2020, oggi confluito nel Piano Sviluppo e Coesione a titolarità del medesimo Ministero.

Le informazioni di carattere finanziario, fisico e procedurale dei singoli progetti infrastrutturali, identificati attraverso il Codice unico di progetto (CUP), sono raccolte dai sistemi di monitoraggio nell'ambito della Banca Dati delle Pubbliche Amministrazioni (BDAP) che, anche attraverso l'integrazione con altre banche dati (il sistema CUP del DIPE, la banca dati dell'Autorità Nazionale Anticorruzione - ANAC, la fatturazione elettronica, il SIOPE+) fornisce un unico punto di accesso alle informazioni finalizzato a soddisfare l'esigenza di un efficace monitoraggio delle risorse finanziarie stanziata e dei pagamenti effettuati per ogni singola opera.

Per quanto riguarda gli interventi finanziati dalle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione, il monitoraggio delle informazioni di carattere finanziario, fisico e procedurale dei singoli progetti infrastrutturali è assicurato dalla Banca Dati Unitaria (BDU), che accoglie le informazioni di tutti gli interventi riconducibili alla politica di coesione.

Alla luce di quanto sopra esposto, si resta in attesa di conoscere le iniziative che saranno adottate per affrontare la questione al fine di consentire un autonomo monitoraggio della gestione dei pagamenti effettuati per l'intervento in esame a carico del pertinente capitolo di bilancio nell'ambito dei finanziamenti previsti dal contratto di programma Mims Rfi - parte investimenti.

L'intervento in questione è collocato nella riga 0142B "Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli - Lesina)" nell'ambito dell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma - Investimenti tra Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e RFI, su cui il Cipess ha espresso parere positivo in data 27 luglio 2021 (delibera Cipess n. 45/2021), con un costo complessivo di 700 milioni di euro (106 milioni per il primo lotto Ripalta - Lesina e 594 milioni per il secondo lotto Termoli - Ripalta) interamente finanziato, come di seguito descritto:

- 542 mln € a carico di risorse dello stato di previsione della spesa di competenza del Mef;
- 8 mln € a carico di risorse liberate nell'ambito della programmazione PON2000-2006
- 150 mln € a carico di risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 nell'ambito del Piano operativo infrastrutture assegnati con la Delibera Cipe n. 54/2017.

La seguente tabella illustra quanto sopra riportato.

Tabella n. 2 – Contratto di Programma Mims – Rfi parte investimenti 2017-2021 aggiornamento 2020-2021

Contratto di Programma MIMS - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2020-2021											milioni di euro									
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario																				
TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI b -																				
Interventi in esecuzione																				
Intervento	Piano complessivo decennale																			
	Nuovo inserimento	Classe DPP	Fase finanziata	Panniere PNRR	Stato attuativo	Costo Totale Opere	Sezione 1 Opere in corso finanziate					Sezione 2	Sez. 3	Sez. 4						
							CdP-I agg. 2016-2019					CdP-I agg. 2020-2021					1° quinquennio	2° quinquennio	Fabbisogni finanziari oltre Piano	
							proforma					Variazioni					2017-2021	2022-2026	> 2026 *	
												TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIMS	PNRR	Altro			
					Avanz. al 03-2021	Riduzioni	Rimodulaz.	Incrementi		M3C1 (PON-FSR, CEF, EELL, ...)										
	Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari - fasi		INV	RE	SE	X														
0142A	Raddoppio Pescara-Bari 1 ^a fase						318,79	298,79	262,23	15,00	313,79	271,79	39,00	3,00						5,00
	completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S. Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio) e Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona		INV	RE	ES															
	PRG e ACC Foggia		INV	RE	SE	X														
0142B	Completamento raddoppio Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)						700,00	700,00	19,98		700,00	542,00	150,00	8,00						
	Raddoppio Termoli - Lesina 1 ^a fase (tratta Ripalta-Lesina)		INV	RE	AN	X														
	Raddoppio Termoli - Lesina 2 ^a fase (tratta Termoli-Ripalta)		INV	RE	PD	X														

Legenda: SF=Studio di fattibilità / Progetto di fattibilità 1^a fase; PP=Progettazione Preliminare/ Progetto di fattibilità 2^a fase; PD=Progettazione Definitiva; AN=Attività negoziali; RE=Realizzazione; ES=Esercizio
 Classe DPP: INV=intervento invariante; PR=intervento in project review; PF=intervento in progettazione di fattibilità

*Le stime di costo sono riferite agli interventi da avviare entro lo scenario 2026 e non comprendono la prosecuzione oltre l'arco di Piano

Fonte: stralcio contratto di Programma Mims – Rfi parte investimenti 2017-2021 aggiornamento 2020-2021

Il Commissario straordinario ha riferito che le risorse utilizzate per l'intervento, a valere sul finanziamento complessivo di 700 milioni, ammontano a circa 24,5 milioni, così ripartiti:

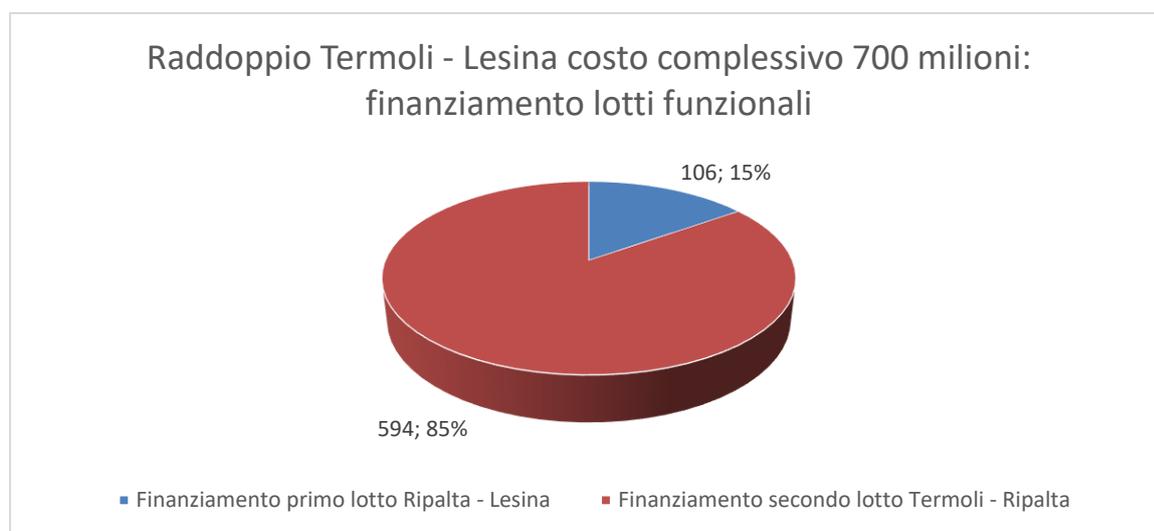
- 10,3 milioni per il lotto 1 "Raddoppio Ripalta - Lesina";
- 14,2 milioni per il lotto 2-3 "Raddoppio Termoli - Ripalta".

Il Commissario straordinario ha segnalato, infine che, a parità delle coperture finanziarie sopra indicate, il primo lotto Ripalta - Lesina (costo 106 milioni) è stato inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) tra i "progetti in essere" per 22,47 milioni di euro, e quindi fra gli interventi già integralmente finanziati con precedenti modalità di finanziamento ma che concorrono al raggiungimento degli obiettivi finanziari e alle finalità del PNRR, liberando risorse finanziarie a disposizione del Paese Italia.

Sul punto, nel corso dell'adunanza del 28 aprile 2022, il rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipe ha fatto presente che le risorse finanziarie nazionali rese nuovamente disponibili saranno oggetto di riprogrammazione nell'ambito del nuovo contratto di programma Mims - Rfi parte investimenti 2022 - 2026.

I seguenti grafici evidenziano il finanziamento dell'opera in esame.

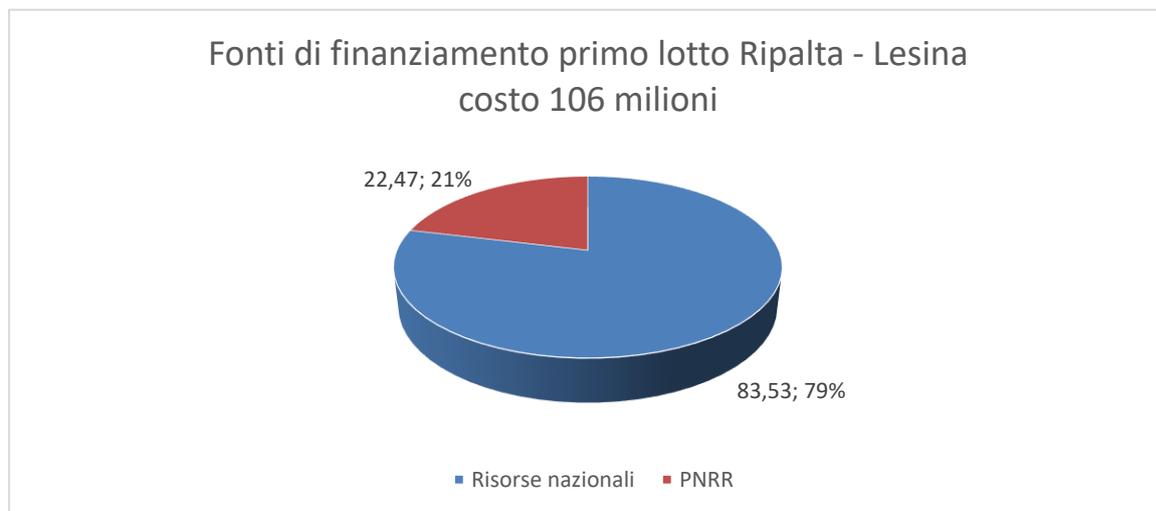
Grafico n. 1 - Raddoppio Termoli - Lesina costo complessivo 700 milioni: finanziamento lotti funzionali Milioni di euro



Fonte: elaborazione Corte dei conti

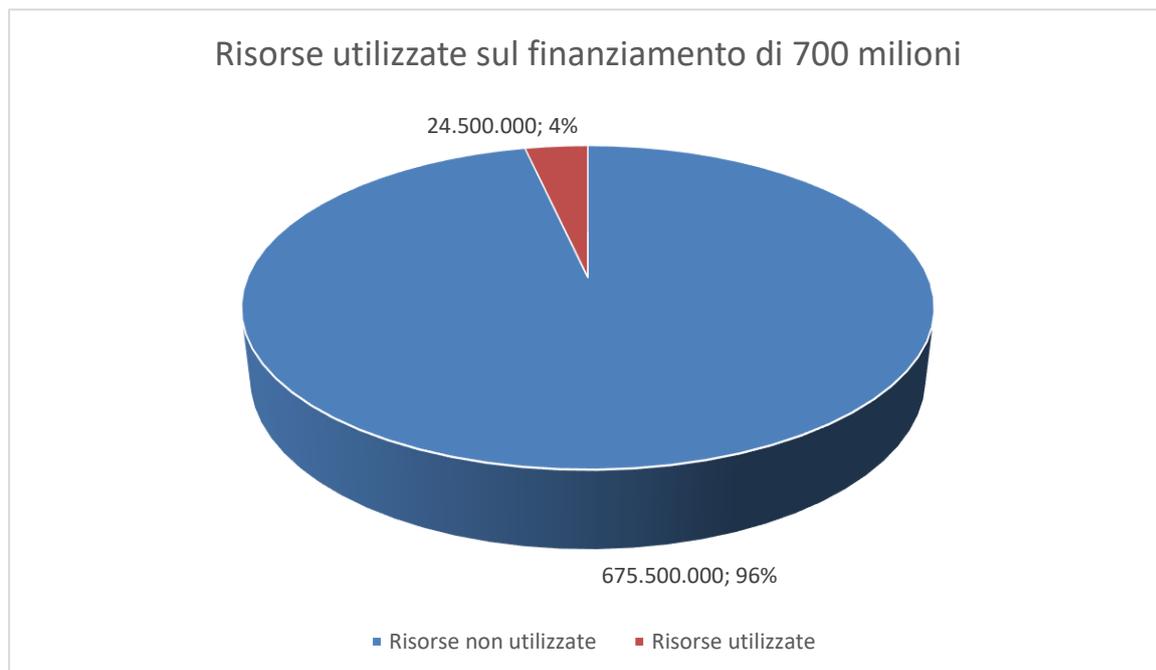
Grafico n. 2 – Fonti di Finanziamento primo lotto Ripalta - Lesina costo 106 milioni

Milioni di euro



Fonte: elaborazione Corte dei conti

Grafico n. 3 – Risorse utilizzate sul finanziamento di 700 milioni



Fonte: elaborazione Corte dei conti

Le risorse finanziarie necessarie per la realizzazione dell'opera, 700 milioni in parte nazionali e in parte europee, a valere sul PNRR (22,47 milioni), sono presenti.

Le difficoltà sopra evidenziate hanno determinato riflessi negativi sullo stato di utilizzo delle suddette risorse che appare molto limitato (24,5 milioni), essendo ancora in corso di definizione la fase progettuale.

CAPITOLO IV

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE DELL'ISTRUTTORIA, ESITI DEL CONTRADDITTORIO E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE

La relazione ha messo in luce la particolare complessità in cui si trova l'opera, inserita nel primo programma delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale approvato con la delibera Cipe 21 dicembre 2001, n. 121.

In particolare, è stata illustrata dettagliatamente la ricostruzione delle numerose attività svolte nel corso della articolata fase progettuale, secondo gli elementi forniti dal Commissario straordinario.

Tale particolareggiata ricostruzione ha messo in luce le criticità che contraddistinguono l'intervento infrastrutturale, rinvenuti nell'esame di alternative soluzioni progettuali proposte nel corso degli anni e nella presenza di rilevante contenzioso.

Tutte le criticità sopra menzionate hanno condizionato fortemente lo stato di realizzazione dell'opera che, pur in presenza di tutte le risorse finanziarie necessarie, al momento si è sviluppato nella sola fase progettuale avviata nel 2003 e non ancora definita.

Solo dal 2017, dopo 14 anni dall'avvio della progettazione, il progetto dell'opera è stato suddiviso in due lotti funzionali, con un costo complessivo di 700 milioni di euro interamente finanziato (106 milioni per il primo lotto Ripalta - Lesina e 594 milioni per il secondo lotto Termoli - Ripalta), con un incremento del costo di 150 milioni.

Il primo lotto Ripalta - Lesina è stato inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) tra i "progetti in essere" per 22,47 milioni di euro, vale a dire fra gli interventi già integralmente finanziati con precedenti modalità di finanziamento ma che concorrono al raggiungimento degli obiettivi finanziari e alle finalità del PNRR, liberando risorse finanziarie a disposizione del Paese Italia.

Le difficoltà sopra evidenziate hanno determinato riflessi negativi sullo stato di utilizzo delle risorse disponibili che appare molto limitato (24,5 milioni), essendo ancora in corso di definizione la fase progettuale.

Il Commissario straordinario nominato con il dpcm 16 aprile 2021, in stretto raccordo e in sinergia con le competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, dovrà avviare ogni necessaria attività per accelerare il processo autorizzativo e realizzativo dell'intera opera, al fine di assicurare il pieno utilizzo delle risorse finanziarie nazionali e europee effettivamente disponibili e consentire, attraverso una gestione sana e corretta, il definitivo e completo raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Il Commissario straordinario avrà cura di aggiornare la Sezione con le informazioni in ordine allo stato di realizzazione dell'opera, in linea con il cronoprogramma definito.

Quanto sopra in coerenza con quanto richiesto dal Cipess nel corso della seduta del 9 giugno 2021, in cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è stato invitato ad *“accelerare il processo autorizzativo e realizzativo dell'intera opera, quale importante completamento del raddoppio dell'intera linea Pescara - Bari”*, ferme restando le nuove competenze assunte dal Commissario nominato per la prosecuzione dell'opera.

L'esigenza di accelerare la realizzazione dell'opera è necessaria anche per allineare l'esecuzione dell'intervento e il pieno utilizzo delle relative risorse nazionali ed europee con la semplificazione e velocizzazione procedurale prevista tra gli obiettivi del PNRR.

In vista dell'adunanza del 28 aprile 2022, sono state prodotte le seguenti memorie:
1) la Presidenza del Consiglio dei ministri - DIPE ha confermato gli elementi già forniti nel corso dell'istruttoria;

2) il Commissario straordinario, per quanto concerne i lavori della tratta Termoli - Ripalta (ora secondo lotto), ha trasmesso una nota del Responsabile del procedimento con la quale, nell'ambito della procedura di affidamento della progettazione esecutiva e di esecuzione in appalto dei lavori, è stata comunicata l'impossibilità di procedere alla consegna delle prestazioni all'aggiudicatario dell'appalto (un costituendo raggruppamento temporaneo di imprese - RTI) in quanto in data 13 aprile 2022 la Prefettura di Alessandria ha comunicato a RFI che il 12 aprile 2022 la Prefettura di Salerno ha emesso il provvedimento interdittivo antimafia nei confronti di un operatore economico mandante del costituendo RTI.

In ordine a quanto sopra, il Commissario straordinario nel corso dell'adunanza ha confermato quanto già rappresentato nella memoria inviata, segnalando in particolare che il RTI aggiudicatario ha tempo fino al 2 maggio 2022 per esercitare la facoltà di sostituzione dell'operatore economico oggetto del provvedimento interdittivo antimafia. L'esito di tale fase procedurale, con le conseguenti iniziative intraprese per rispettare i tempi indicati nel cronoprogramma, sarà comunicato tempestivamente a questa Sezione.

Per quanto concerne il primo lotto Ripalta - Lesina, Il Commissario ha comunicato che entro giugno 2022 il cantiere potrà essere operativo.

Al fine di assicurare il pieno rispetto dei tempi previsti, si rinnova la raccomandazione a una maggiore attenzione agli studi e alle indagini preliminari, da definire con la massima accuratezza, riducendo quanto più possibile il rischio di successive revisioni che comportano inevitabilmente un incremento dei costi.

Dal livello di accuratezza degli studi e delle indagini preliminari, infatti, dipende la sostenibilità e l'adeguatezza delle progettazioni, al fine di evitare che, anche a causa del lungo lasso di tempo intercorso, le stesse non rispondano più alle sopravvenute esigenze dell'utenza, stante la rapida obsolescenza delle tecnologie ad esse connesse.

La Sezione invita nuovamente i competenti soggetti istituzionali all'adozione di tutte le iniziative e le misure correttive necessarie in termini di programmazione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio delle attività, al fine di garantire il puntuale rispetto dei tempi indicati nel cronoprogramma e la realizzazione degli obiettivi previsti.

Si riafferma l'esigenza dell'adozione di iniziative "strutturate" sul piano organizzativo dei raccordi fra i diversi soggetti che favoriscano il regolare e costante raccordo fra i diversi soggetti che intervengono nei processi di programmazione, progettazione, finanziamento e realizzazione delle opere.

Per quanto riguarda le osservazioni circa l'esigenza di un autonomo monitoraggio della gestione dei pagamenti effettuati per l'intervento in esame a carico del pertinente capitolo di bilancio nell'ambito dei finanziamenti previsti dal contratto di programma Mims Rfi - parte investimenti, la Sezione, preso atto di quanto esposto dal rappresentante del Dipartimento del Tesoro nel corso dell'adunanza del 28 aprile 2022

e dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato con la memoria postuma in data 28 aprile 2022 sopra citata, resta in attesa di conoscere le iniziative adottate per affrontare la questione.

Le considerazioni e raccomandazioni sopra richiamate, volte ad assicurare il buon andamento, l'efficacia, l'efficienza e l'economicità dell'azione amministrativa, saranno oggetto di attenzione da parte di questa Sezione in sede di verifica delle misure realizzate in esito alla presente relazione.

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

