CORTE DEI CONTI - CCC - CCC - 0000691 - Interno - 24/06/2025 - 16:53

Deliberazione n. 31/2025/CCC

CORTE DEI CONTI

COLLEGIO DEL CONTROLLO CONCOMITANTE

PRESSO LA SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE

DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

composto dai Magistrati

Massimiliano Minerva	Presidente
Rosa Francaviglia	Consigliere
Paola Briguori	Consigliere
Alessandro Forlani	Consigliere, relatore
Giuseppina Veccia	Consigliere
Fedor Melatti	Primo Referendario, relatore
Daniela D'Amaro	Primo Referendario

nella camera di consiglio del 24 giugno 2025

ha assunto la seguente

DELIBERAZIONE

VISTO l'art. 100, secondo comma, della Costituzione;

VISTA la legge 14 gennaio 1994, n. 20 e s.m.i.;

VISTO il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti, approvato con R.D. 12 luglio 1934, n. 1214 e s.m.i.;

VISTO l'art. 11 della legge 4 marzo 2009, n. 15;

VISTO l'art. 22 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, così come modificato dall'art. 1, co. 12 quinquies lett. b) del D.L. n. 44/2023, inserito dall'art. 1, comma 1, della legge di conversione n. 74/2023;

VISTO il Regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, approvato con deliberazione delle Sezioni Riunite 16 giugno 2000, n. 14 e s.m.i.;

VISTA la deliberazione del Consiglio di Presidenza della Corte dei conti 10 novembre 2021, n. 272;

VISTA la deliberazione delle Sezioni Riunite in sede di controllo n. 61/SSRRCO/INPR/2024 del 19 dicembre 2024, con la quale è stato approvato il documento concernente la "Programmazione dei controlli e delle analisi della Corte dei conti per il 2025", ai sensi dell'art. 5 del Regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, approvato con deliberazione n. 14/DEL/2000 e ss.mm.ii.;

VISTE le deliberazioni del Collegio del controllo concomitante n.1/2024/CCC del 16 gennaio 2024 e n. 4/2025/CCC del 4 febbraio 2025, con le quali rispettivamente sono stati approvati i documenti relativi al "Quadro programmatico del controllo concomitante sulle gestioni pubbliche statali in corso di svolgimento per l'anno 2024" e la "Programmazione annuale del Collegio del controllo concomitante per l'anno 2025";

VISTO il decreto presidenziale n. 3/2025, con il quale è stata assegnata ai magistrati Alessandro Forlani e Fedor Melatti l'istruttoria relativa all'"Investimento Alta Velocità e Alta Capacità della linea ferroviaria adriatica ex art. 1, comma 394, legge 30 dicembre 2021, n. 234";

VISTA la deliberazione n. 49/2024/CCC sugli esiti della prima fase istruttoria sul progetto**;**

VISTE le successive note istruttorie prot. CCC n. 307 del 26.03.2025 e n. 456 del 09.05.2025;

VISTE le note di riscontro del soggetto attuatore del progetto con prot. CCC n. 392 del 14.04.2025 e nota prot. CCC n. 654 del 17.06.2025;

VISTA la nota prot. n. 672 del 20 giugno 2025 con cui i magistrati istruttori hanno trasmesso la relazione di deferimento al Collegio;

VISTA l'ordinanza n. 11 del 20 giugno 2025, con la quale il Presidente del Collegio del controllo concomitante ha convocato il Collegio per l'adunanza del 24 giugno 2025, al fine della deliberazione in argomento**;**

UDITI, nella camera di consiglio del 24 giugno 2025, i magistrati relatori Alessandro Forlani e Fedor Melatti.

PREMESSO

I. Con deliberazione n. 4/2025, il Collegio del Controllo Concomitante ha adottato la "*Programmazione annuale del Collegio del controllo concomitante per l'anno 2025*", confermando l'assoggettamento ad istruttoria, fra gli altri, dell'"Investimento Alta Velocità e Alta Capacità della linea ferroviaria adriatica ex art. 1, comma 394, legge 30 dicembre 2021, n. 234", già previsto dalla programmazione del Collegio relativa all'annualità 2024 (cfr. Deliberazione n. 1/CCC/2024).

Il Decreto presidenziale n. 3/2025 ha confermato in capo agli scriventi magistrati la titolarità dell'istruttoria sul progetto.

II. La presente relazione si colloca in continuità con la pregressa istruttoria esitata, nel corso del 2024, nella deliberazione n. 49/2024/CCC del 03.12.2024, alla quale si fa ampio rinvio per gli aspetti legati all'inquadramento generale dell'intervento e al suo perimetro. Nondimeno, della medesima deliberazione occorre, per quanto qui strettamente necessario, riepilogare gli accertamenti effettuati in merito alla concreta gestione del progetto da parte di Rete ferroviaria italiana (RFI).

Con la richiamata deliberazione n. 49/2024, il Collegio ha effettuato le considerazioni che seguono. Con specifico riguardo alla tratta Bologna-Castel Bolognese, tratta ritenuta prioritaria nell'ambito del complessivo itinerario e principale destinataria del finanziamento a disposizione di RFI, le tempistiche di svolgimento del dibattito pubblico, avviato l'8 maggio 2024, hanno oltrepassato quelle previste dal dettato normativo (cfr. art. 40, comma 5 e allegato I.6, art. 6, commi 1 e 2, del d.lgs. 36/2023), a causa della proroga concessa da RFI per la presentazione delle osservazioni da parte dei partecipanti al dibattito medesimo. La definitiva conclusione dello stesso, a seguito della pubblicazione della relazione finale da parte del responsabile del dibattito, attesa per il 27 dicembre 2024, si prospettava quindi a fine febbraio 2025, con la redazione del documento conclusivo da parte di RFI. Tali slittamenti non sono stati ritenuti dal Collegio elementi di criticità suscettibili di specifiche raccomandazioni, principalmente per due motivazioni:

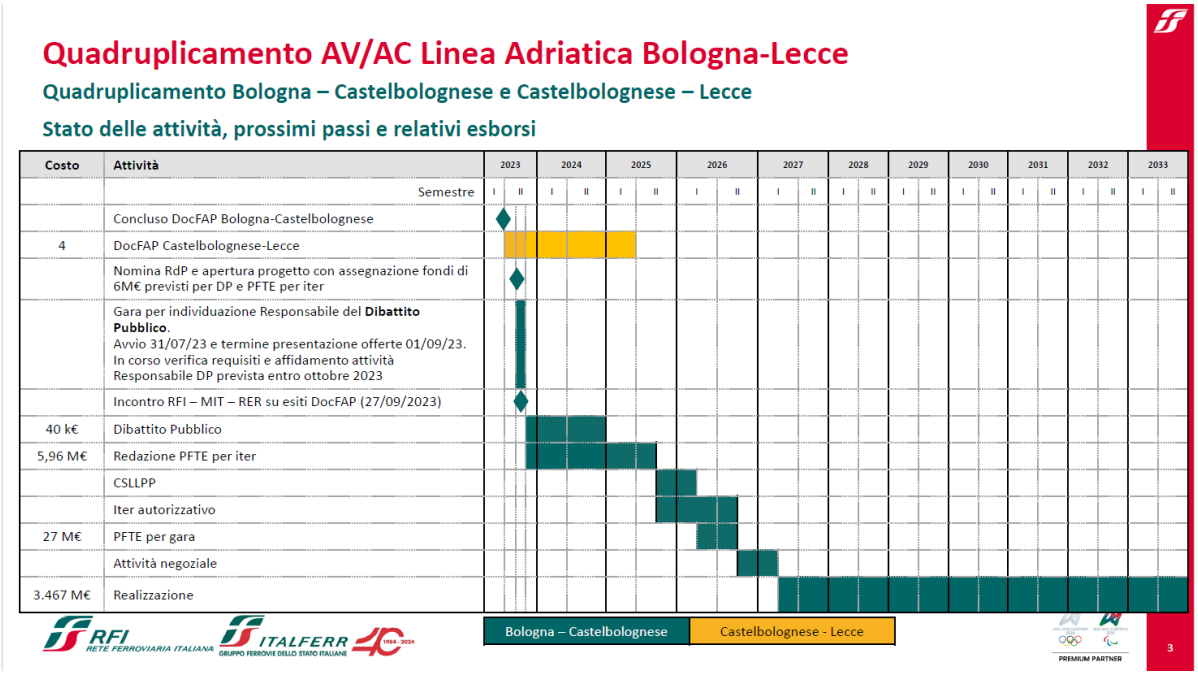
a) si è trattato di una fase progettuale "preliminare", coinvolgente una pluralità di attori istituzionali chiamati, a vario titolo, a esprimersi sulle alternative progettuali, in modo da condividere preventivamente, ovviamente per quanto possibile, le soluzioni da implementare. Lo stesso legislatore, infatti, qualifica il dibattito pubblico come sede di confronto "preventivo" tra i soggetti coinvolti, finalizzato potenzialmente a una più agevole realizzazione degli ulteriori *step* procedurali previsti (in particolare la redazione del PFTE, sul presupposto che il progetto sia condiviso dai soggetti coinvolti). Eventuali slittamenti temporali, effettivamente

verificatisi nel caso di specie, ma comunque non particolarmente rilevanti, avrebbero, tra l'altro, potuto generare nelle fasi successive effetti positivi quanto alle tempistiche attuative, quale effetto di una maggiore ponderazione, nella fase iniziale, delle diverse alternative progettuali;

b) RFI ha fornito agli atti dell'istruttoria un cronoprogramma finanziario e attuativo relativo alla tratta Castel Bolognese-Bologna, dando pertanto atto di una ragionevole programmazione degli obiettivi da raggiungere nel medio e lungo periodo.

Con riferimento alla tratta Castel Bolognese–Lecce non era individuato, all'esito del DOCFAP in corso di redazione, il lotto prioritario da realizzare, con il residuo finanziamento disponibile, in assenza di ulteriori finanziamenti previsti dal legislatore.

Di seguito il cronoprogramma dell'intera tratta allegato alla citata deliberazione n. 49/2024.



Fonte: RFI

Su tali presupposti Collegio ha ritenuto, dunque, di poter prendere atto dello stato di avanzamento dell'intervento in esame, riservandosi di verificare, *in itinere,* il successivo sviluppo dell'intervento.

III. Nell'ottica della citata verifica *in itinere*, sono state rivolte a RFI ulteriori richieste istruttorie (cfr. nota prot. CCC n. 307 del 26.03.2025); RFI ha fornito il relativo riscontro con nota acquisita al prot. CCC n. 392 del 14.04.2025.

Per quanto riguarda il quadruplicamento della tratta Bologna-Castel Bolognese, RFI ha comunicato che, con pec del 6 marzo 2025, il responsabile del dibattito pubblico ha trasmesso la relazione conclusiva (datata 28 febbraio 2025), procedendo in pari data alla pubblicazione della stessa sul sito *web* dedicato al dibattito pubblico e alla contestuale comunicazione alle Amministrazioni locali interessate dall'intervento. L'adozione del documento conclusivo di RFI, in corso di conclusione, era prevista entro i due mesi successivi alla ricezione della suddetta relazione conclusiva; *step* cui avrebbe fatto séguito l'avvio del PFTE per l'*iter* autorizzativo relativo al tracciato individuato nel documento conclusivo RFI, sulla base degli esiti del dibattito pubblico.

Con riferimento al DOCFAP della restante tratta "Castel Bolognese-Lecce", RFI ha ribadito (in questo senso, già la deliberazione n. 49/2024) che l'analisi costi-benefici è stata sviluppata soltanto con riferimento a uno dei quattro scenari infrastrutturali di corridoio previsti. Sulla base di simulazioni di traffico, RFI ha evidenziato la selezione dello "*scenario infrastrutturale n. 7 che presenta le migliori performance in termini di percorrenza, costituito da una nuova linea AV da Castel Bolognese a Lecce comprensiva delle nuove stazioni AV in linea di: Romagna AV, Rimini AV, Pesaro AV, Ancona AV, San Benedetto AV, Pescara AV, Termoli AV, Foggia AV, Barletta AV e Brindisi AV oltre a diverse interconnessioni. L'Analisi Costi-Benefici ha analizzato un investimento complessivo di circa 80 mld €, che ipotizzando una continuità nei finanziamenti e nei lavori, prefigura una entrata in esercizio dei lotti prioritari del quadruplicamento Castel Bolognese-Lecce nel 2042 ed il completamento dell'intero quadruplicamento nel 2058*". Al contempo, RFI ha anche comunicato l'avvio di approfondimenti finalizzati ad "*un maggiore affinamento*

modellistico di tutte le componenti di traffico" e l'avvio di "*una ricerca di ottimizzazione nella definizione dell'offerta di trasporto nello scenario di progetto finalizzata a massimizzare la risposta della domanda (connessa ai benefici) in relazione al volume ed alla tipologia dell'offerta di trasporto (connessa ai costi)*". Parallelamente, al fine di ridurre i costi di investimento, RFI ha evidenziato l'avvio di un processo di *project review* della configurazione infrastrutturale, avente quali finalità la riduzione e la semplificazione delle soluzioni progettuali, nonché l'individuazione di "*soluzioni parziali del quadruplicamento Castel Bolognese-Lecce sulla base di un ranking del contributo che le diverse tratte forniscono alla risposta trasportistica, salvaguardando l'obiettivo di "definire degli interventi infrastrutturali di velocizzazione della linea Adriatica aventi caratteristiche AV", e garantendo al contempo l'esigenza di un sostanziale potenziamento della linea, abbinato alla sostenibilità dell'intervento*". RFI ha previsto, qualora gli esiti della project review non dovessero condurre a particolari criticità legate al contesto territoriale, "*di ultimare tali ulteriori analisi di corridoio entro la fine dell'estate p.v. in modo poter avviare un confronto con il MIT per condividere le azioni successive, soprattutto in termini di perimetro di investimento e priorità di intervento*".

In merito agli stanziamenti finanziari previsti per l'investimento in esame (originariamente pari a 5 miliardi), RFI ha evidenziato che il c.d. "Decreto Superbonus" (DL. 39 del 29 marzo 2024 convertito con legge n. 67 del 23 maggio 2024) ha previsto, in aggiunta alla riduzione di stanziamento disposta dalla legge di bilancio 2024 (legge 30 dicembre 2023, art. 1 c. 279), pari a 350 milioni di euro, recepita nell'aggiornamento 2024 del contratto di programma MIT- RFI, un'ulteriore riduzione pari a 247,9 milioni di euro, non ancora recepita nell'aggiornamento 2025 del contratto di programma. Il finanziamento residuo disponibile ammonta pertanto a circa 4,4 miliardi di euro, di cui 3,5 miliardi destinati al potenziamento della tratta Bologna – Castel Bolognese. In considerazione di ciò, con riferimento alla riga del contratto di programma "*Velocizzazione e potenziamento linea ferroviaria Adriatica 1^ fase*" (che comprende, dal punto di vista formale, anche il Nodo di Bari) rimangono

disponibili circa 900 milioni di euro da destinare alla tratta Castel Bolognese-Lecce, "*da allocare in funzione delle risultanze del DocFap, d'intesa con il MIT*".

Relativamente al quesito istruttorio riguardante il meccanismo di misurazione della *performance* adottato ai sensi dell'art. 8 del contratto di programma MIT-RFI, ed ai relativi indicatori utilizzati (in particolare, gli obiettivi di *performance* programmati per il 2025), RFI si è riservata di fornire un dato preciso in un momento successivo, essendo ancora in corso le attività per l'individuazione degli obiettivi del 2025.

In data 16 maggio 2025, previa convocazione effettuata con nota prot. CCC n. 456 del 9 maggio 2025, si è tenuta un'audizione *on line* con i rappresentanti di RFI, i quali hanno fornito ulteriori aggiornamenti concernenti le tematiche già oggetto dei precedenti quesiti istruttori (di cui alla citata nota prot. CCC n. 307 del 26.03.2025).

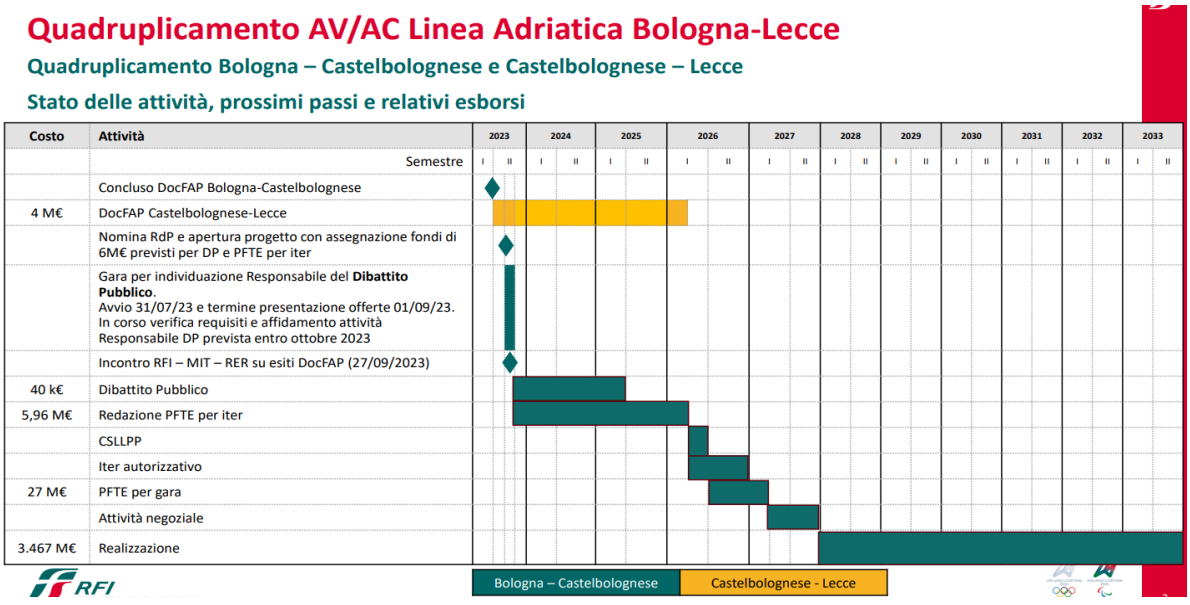
RFI ha comunicato di aver predisposto il documento conclusivo della procedura (da adottare, *ex lege*, entro due mesi dalla chiusura del dibattito pubblico), ma di non averlo ancora adottato per motivi di opportunità, tenuto conto delle osservazioni avanzate da alcune amministrazioni locali circa specifici aspetti progettuali. Parallelamente, il completamento del PFTE concernente la tratta Bologna-Castel Bolognese, originariamente previsto entro settembre 2025, ha subìto uno spostamento al primo trimestre 2026. Tale slittamento è riconducibile, secondo RFI, anche alle proroghe concesse per la conclusione del dibattito pubblico.

Con riferimento alla conclusione attesa del DOCFAP della tratta Castel Bolognese-Lecce ed alla sottesa operazione di *project review* citata nel riscontro istruttorio del 14.04.2025, RFI ha precisato che l'analisi costi-benefici della configurazione individuata (la n. 7, in particolare) ha condotto a risultati inferiori agli *standard* attesi; per tale ragione, è allo studio una semplificazione oppure una riduzione dello scenario complessivo, con l'eliminazione di alcuni tratti non performanti. La conclusione del DOCFAP, alla luce di tale rivisitazione dello scenario considerato, è dunque ora prevista entro il primo trimestre del 2026. Tale slittamento è dovuto, secondo RFI, all'esigenza di approfondimento di aspetti tecnici normalmente

demandati ad una fase progettuale successiva, tenuto conto che il DOCFAP costituirà oggetto di dibattito pubblico con i soggetti interessati; gioverebbe quindi, a tale scopo, un confronto su evidenze tecniche il più possibile approfondite.

Riguardo al meccanismo di misurazione della *performance* RFI ha comunicato che l'intervento non è stato inserito nel paniere relativo al 2025 degli interventi comunicati al MIT ai fini procedimento delineato all'art. 8 del contratto di programma, tenuto conto che il PFTE della tratta Bologna – Castel Bolognese, sulla base del cronoprogramma rivisto, non può essere approvato entro l'anno corrente.

Successivamente allo svolgimento dell'audizione, RFI ha trasmesso tramite mail del 20 maggio 2025 un'integrazione documentale contenente il cronoprogramma attuativo rivisto, nonché alcune precisazioni di carattere tecnico in merito al DOCFAP della tratta Castel Bolognese-Lecce. Il nuovo cronoprogramma procedurale è il seguente:



Fonte: RFI

CONSIDERATO

IV. L'attività istruttoria condotta nel corrente anno ha confermato che, con riferimento al complessivo intervento in esame, possono individuarsi due distinte

tratte, una in una fase progettuale più avanzata (Castel Bolognese-Bologna), l'altra ancora in una fase embrionale (Castel Bolognese-Lecce).

a) quanto alla prima, essa si colloca nella fase precedente alla redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica. La deliberazione n. 49/2024 aveva preso atto che il dibattito pubblico avrebbe dovuto concludersi entro il 27 dicembre 2024, con la presentazione della relazione conclusiva da parte del responsabile del dibattito; entro i successivi 60 giorni (quindi entro febbraio 2025), come previsto *ex lege*, era prevista la pubblicazione del documento conclusivo da parte di RFI, sulla base del quale sviluppare il PFTE (per il successivo *iter* autorizzativo), la cui conclusione si collocava a settembre 2025. La relazione conclusiva del responsabile del dibattito risulta trasmessa a RFI, nonché pubblicata, in data 6 marzo 2025, con circa 2 mesi di ritardo rispetto a quanto atteso. Del pari, anche l'adozione del documento conclusivo di RFI, non ancora avvenuta alla data odierna, risulta aver superato i termini previsti dalla normativa. Diretta conseguenza di tali ritardi è che la proiezione del PFTE si colloca, nel nuovo cronoprogramma rivisitato, a marzo 2026, con un ritardo procedurale di circa sei mesi. Lo slittamento della conclusione del PFTE della tratta in commento, dal 2025 al 2026, ha inoltre fatto sì che quest'ultima non sia stata ricompresa all'interno del paniere degli interventi interessati dal meccanismo di misurazione della *performance* previsto dall'art. 8, comma 4, del CdP;

b) quanto alla tratta Castel Bolognese-Lecce si rileva lo slittamento della conclusione del DOCFAP da giugno 2025 (vecchio cronoprogramma) a marzo 2026 (nuovo cronoprogramma), sebbene possa apparire ragionevole che in un documento progettuale preliminare, qual è il DOCFAP, possa verificarsi la necessità di affinamenti tecnici che portino a un miglioramento delle *performance* di tracciato rispetto a quanto emerso dalle simulazioni, come da intendimento di RFI con la *project review* avviata.

Ciò premesso, il Collegio ritiene, tuttavia, che i ritardi maturati non presentino elementi di gravità sufficienti a giustificare specifiche raccomandazioni al soggetto attuatore della misura, tenuto conto della consistenza del ritardo accumulato

(inferiore all'anno) rispetto al profilo temporale pluriennale che caratterizza l'intervento in esame (conclusione dell'intero quadruplicamento nel 2058) e confidando che si proceda per il futuro nel rispetto del cronoprogramma attuativo da ultimo predisposto; su tale aspetto proseguirà il controllo *in itinere* del Collegio.

Il Collegio ritiene, in conclusione, di poter prendere atto dello stato attuale di avanzamento del progetto in esame, restando naturalmente impregiudicata la verifica, nel prosieguo, di ulteriori aspetti finora non presi in considerazione, nonché del rispetto del cronoprogramma procedurale.

***

Il Collegio del Controllo Concomitante presso la Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, relativamente all'"Investimento Alta Velocità e Alta Capacità della linea ferroviaria adriatica ex art. 1, comma 394, legge 30 dicembre 2021, n. 234", rileva l'insussistenza, nella fase attuativa e per i profili oggetto di controllo, di irregolarità gestionali tali da dare luogo a specifiche raccomandazioni da parte del Collegio e dei presupposti per l'attivazione del procedimento di cui all'art. 22, comma 1, secondo periodo, del d.l. n. 76/2020.

La presente deliberazione verrà trasmessa, a cura della Segreteria del Collegio, a:

- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie;
- Commissioni parlamentari competenti della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica.

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").

Così deciso, in Roma, nella camera di consiglio del 24 giugno 2025.

Il Magistrato Estensore
Alessandro FORLANI
(f.to digitalmente)

Il Magistrato Estensore
Fedor MELATTI
(f.to digitalmente)

Il Presidente
Massimiliano MINERVA
(f.to digitalmente)

Depositata in segreteria in data 24 giugno 2025

Il Funzionario preposto Luigina SANTOPRETE