



Deliberazione n. 49/2024/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
Paola Briguori	Consigliere
Alessandro Forlani	Consigliere, relatore
Giuseppina Veccia	Consigliere
Fedor Melatti	Primo Referendario, relatore

nella camera di consiglio del 3 dicembre 2024

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 RD 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;

VISTO l'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. 37/SSRRCO/INPR/2023 del 21 dicembre 2023, con la quale è stata approvata la "Programmazione dei controlli e delle analisi della Corte dei conti per il 2024", 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 cit.;

VISTA la deliberazione del Collegio del controllo concomitante n. 1/2023/CCC del 17 gennaio 2023 con la quale è stata approvata la "Programmazione annuale del Collegio del controllo concomitante per l'anno 2023";

VISTA la deliberazione del Collegio del controllo concomitante n. 23/2023/CCC del 6 luglio 2023 che ha approvato la "Programmazione del Collegio del controllo concomitante per il secondo semestre del 2023";

VISTA la deliberazione del Collegio del controllo concomitante n. 1/2024/CCC del 16 gennaio 2024, con la quale è stata approvata la "Programmazione annuale del Collegio del controllo concomitante per l'anno 2024";

VISTO il decreto n. 5/2023, con cui il Presidente del Collegio ha disposto l'assegnazione dell'istruttoria relativa all'investimento "Alta Velocità e Alta Capacità della linea ferroviaria adriatica" ex art. 1, c. 394, l. 234/2021 al Magistrato Alessandro Forlani e il successivo decreto n. 15/2023, con cui lo stesso Presidente ha disposto l'assegnazione della medesima istruttoria, in co-assegnazione, ai magistrati Alessandro Forlani e Fedor Melatti, assegnazione confermata con decreto n. 2/2024;

VISTA l'ordinanza n. 16 del 2 dicembre 2024, con la quale il Presidente del Collegio del controllo concomitante ha convocato il Collegio per l'adunanza del 3 dicembre 2024, al fine della deliberazione in argomento;

UDITI i magistrati relatori, Alessandro Forlani e Fedor Melatti.

FATTO E DIRITTO

1. L'art. 1, comma 394, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, ha previsto l'autorizzazione, in favore di Rete ferroviaria italiana Spa (d'ora in poi, RFI), *“per l'accelerazione degli interventi finalizzati alla promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) sulla linea ferroviaria adriatica, anche al fine dell'inserimento nella rete centrale (Core Network) della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T)”*, della spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, 400 milioni di euro per l'anno 2028, 410 milioni di euro per l'anno 2029, 420 milioni di euro per l'anno 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034 e 450 milioni di euro per l'anno 2035.

L'intervento è stato inserito nel Contratto di Programma MIT – RFI 2022-2026 – Parte Investimenti (intervento P262 “Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica”) e la relativa dotazione finanziaria di 5 miliardi di euro ha trovato allocazione sul capitolo di bilancio 7122, pg 15, di competenza del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Il Contratto di Programma 2022-2026, parte Investimenti, è stato approvato dal CIPESS nella seduta del 2 agosto 2022, con delibera n. 25 pubblicata in Gazzetta Ufficiale in data 9 novembre 2022 ed ha concluso il suo iter autorizzativo con la sottoscrizione di MIT e RFI, rispettivamente in data 19 e 20 dicembre 2022.

Il Contratto (cfr. art. 1) disciplina i rapporti tra lo Stato e RFI inerenti agli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi e del rispetto di livelli di sicurezza, in linea con l'evoluzione tecnologica e

con le migliori prassi orientate allo sviluppo sostenibile. Vengono poi regolamentate le modalità di finanziamento delle suddette attività, allo scopo di individuare le risorse disponibili per il raggiungimento degli obiettivi citati.

Nel Contratto di Programma viene effettuata una dettagliata ricognizione degli obblighi posti a carico di RFI, in qualità di Gestore della Rete Ferroviaria (cfr. artt. 4 e 8).

RFI è tenuta a trasmettere al MIT e al MEF, entro il 30 giugno, una relazione sullo stato di attuazione dei programmi e dei progetti di investimento.

RFI, entro il mese di aprile di ogni anno, è tenuta a trasmettere al MIT gli obiettivi di *performance* dell'anno in corso e la misurazione delle *performance* relative all'anno precedente, secondo una metodologia di calcolo condivisa con i Ministeri competenti. In base alla natura e all'entità dello scostamento rispetto ai parametri indicati dall'art. 8 del Contratto, RFI deve corrispondere una penale pecuniaria commisurata allo scostamento rilevato (il cui importo complessivo non può superare per ciascun anno il valore di 2 milioni di euro).

Peraltro, al MIT spetta il compito (cfr. art. 7) di verificare l'esatto adempimento di tutti gli obblighi a carico di RFI ed in particolare di valutare la conformità alla programmazione, lo stato della progettazione e/o dei lavori e di analizzare e valutare i costi delle opere, effettuare la vigilanza sulle tecniche utilizzate, garantendo il monitoraggio delle opere realizzate. Pertanto, il MIT verifica l'attuazione del programma, richiedendo, ove necessario, ulteriori elementi informativi a RFI.

2. L'attività istruttoria, svoltasi da gennaio 2023 fino alla data odierna, si è espletata nei termini di seguito descritti, tenuto conto che l'intervento si trova ancora nelle fasi preliminari.

2.1 Con nota prot. CCC n. 117 del 31 gennaio 2023, sono state richieste a RFI informazioni preliminari sul progetto. In particolare, si è richiesto di riferire circa lo stato di attuazione dell'intervento, con indicazione ed allegazione dei principali atti

adottati, nonché circa la ripartizione delle risorse per annualità e gli eventuali impegni di spesa effettuati.

Con nota acquisita al prot. CCC n. 253 del 3 marzo 2023, RFI ha fornito riscontro a quanto richiesto, confermando i dati relativi alla ripartizione delle risorse, come risultante dalla legge di bilancio 2022 (L. n. 234/2021) ed inoltrando una dettagliata relazione informativa – corredata dei relativi allegati – finalizzata a illustrare lo stato di attuazione dell'intervento "P262 Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica".

In sintesi, il progetto prende avvio nel 2021 quando, a seguito di interlocuzioni informali con l'allora Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, RFI ha iniziato uno studio di pre-fattibilità, finalizzato ad ottenere prioritariamente una ulteriore velocizzazione della direttrice Bologna - Lecce (tale da consentire una riduzione aggiuntiva dei tempi di percorrenza di circa 30' rispetto alle opere di potenziamento, già in corso, del valore pari a circa 2,7 miliardi di Euro), nonché un incremento della regolarità della stessa direttrice, attraverso l'individuazione dei tracciati saturi (i c.d. "colli di bottiglia") prevedendo per gli stessi dei tratti di quadruplicamento.

Lo studio, nell'ottobre 2021, è stato presentato al MIMS, che ha deciso di approfondire almeno due scenari, di lungo e medio termine. Quest'ultimo, in particolare, prevedeva la quadruplicazione della tratta Bologna - Imola (il c.d. "collo di bottiglia") e la velocizzazione della tratta Rimini - Ancona - Foggia; il costo complessivo degli interventi, con le tariffe 2021, era stimato in cinque miliardi di euro, che hanno trovato copertura finanziaria con la Legge di Bilancio 2022 (Art. 1, comma 394, della L. 234/2021). L'intervento è stato quindi inserito nel Contratto di Programma - Parte Investimenti 2022-2026: P262 "Velocizzazione AV/AC linea ferroviaria Adriatica".

Nel dicembre 2021, RFI ha quindi presentato gli obiettivi dello studio di prefattibilità di lungo periodo alle Regioni, le quali hanno richiesto un significativo incremento dei tratti di variante.

Per l'effetto, RFI ha rivisitato integralmente lo scenario di lungo termine, rimodulando anche gli interventi della prima fase, in modo da accogliere, per quanto possibile e fermo restando il costo complessivo pari a cinque miliardi di euro, le richieste formulate dalle Regioni.

RFI ha manifestato, inoltre, l'intenzione di sviluppare, nel corso dell'anno 2023, il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) degli interventi dell'intera direttrice, dando priorità alla fase di medio periodo, in modo da avviare il Dibattito Pubblico, ove previsto dalla normativa vigente, consolidando così le scelte di tracciato, in base alle quali elaborare, poi, il relativo progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE).

2.2 Al fine di acquisire ulteriori elementi di valutazione, sono stati convocati in audizione i rappresentanti dell'azienda a vario titolo coinvolti nella realizzazione del progetto.

RFI ha precisato, nel corso dell'incontro, che gli interventi sulla Linea Adriatica sono molteplici e in corso da diversi anni. Nello specifico, i cinque miliardi previsti dalla legge di bilancio per il 2023 sono finalizzati al finanziamento di un nuovo progetto che deve andare a risolvere alcuni "colli di bottiglia".

2.3 In data 18 luglio 2023 è stata trasmessa a RFI una seconda nota istruttoria (prot. CCC n. 748).

In risposta a nota istruttoria (prot. CCC n. 785 del 31.7.2023), RFI, relativamente alle tratte da finanziare con le somme a disposizione, ha chiarito la priorità della tratta Castelbolognese – Bologna *"in considerazione delle limitazioni al traffico che la stessa attualmente presenta con particolare riferimento alla capacità"*. Per tale tratto, peraltro, era stata finalizzata, *medio tempore*, la redazione del DocFAP.

Al riguardo si prospettava, entro il 10 agosto 2023, l'inizio della procedura negoziale per l'individuazione del Responsabile del Dibattito Pubblico, per poi avviare, entro la fine dell'anno, il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica.

Stando a quanto riferito da RFI, l'esame della tratta Castelbolognese – Bologna e, in particolare, gli indirizzi espressi al riguardo dal MIT, apparivano "propedeutici" al

successivo studio progettuale di tutte le restanti tratte, il cui DocFAP era *“in corso di redazione”*. Per tali restanti tratte, ad esito del relativo DocFAP, si sarebbe quindi provveduto a definire, congiuntamente con il MIT, le ulteriori priorità di intervento e l’allocazione dei relativi finanziamenti.

Con riferimento al quesito sulla velocità di percorrenza, veniva infine precisato che, per tutte le tratte, *“saranno analizzate alternative progettuali finalizzate a fornire risposta alle diverse esigenze sottese al potenziamento della direttrice ferroviaria”* e, ove consentito dallo sviluppo chilometrico, *“saranno previste velocità compatibili con gli standard AV/AC, variabili in funzione del modello di esercizio e della tipologia di traffico preso a riferimento”*.

2.4 In data 17 ottobre 2023 si è tenuta un’audizione, da remoto, con i rappresentanti di RFI impegnati nell’attuazione dell’intervento. Gli elementi più rilevanti emersi dall’interlocuzione sono stati i seguenti:

- il DocFAP Castel Bolognese-Bologna, già completato, era stato condiviso con il MIT e con riguardo ad esso si era tenuto un incontro con la Regione Emilia-Romagna, con esito positivo. Il DocFAP individuava due soluzioni alternative, la prima consistente nell’aggiunta di due binari alla linea esistente, la seconda nella creazione di due binari distanziati dalla linea attuale. Quest’ultima è apparsa la soluzione preferibile, tanto per evitare una cantierizzazione eccessivamente lunga, quanto per garantire una gestione più promiscua della rete;
- la procedura negoziale per individuare il Responsabile del Dibattito Pubblico, relativamente alla tratta Castelbolognese – Bologna, era terminata, con aggiudicazione alla società *“Avventura Urbana”*;
- veniva confermato l’orientamento di RFI rispetto ai 300Km/h di velocità, con una limitazione a 250Km/h nella prima fase realizzativa, per ragioni d’ordine tecnico;
- veniva evidenziato che la direttrice Bologna-Lecce rappresenta una tratta molto lunga, pari complessivamente a 738 chilometri, comprensiva di percorsi in galleria, da cui deriva un investimento considerevole, pari a circa 60 miliardi di euro totali e tempi di realizzazione necessariamente molto diluiti nel tempo;

- dei cinque miliardi stanziati dalla l. 234/2021, tre miliardi circa sono finalizzati alla tratta Castelbolognese-Bologna (pari a 43 Km). I 2 miliardi residui sono destinati a finanziare un altro lotto da individuare, funzionalmente “simile” a quello della “Castelbolognese-Bologna”;
- in ordine ai successivi *step* procedurali, la conclusione del PFTE, relativamente alla tratta Castelbolognese-Bologna, veniva prevista indicativamente per il mese di gennaio 2024 e l’attività negoziale nel giugno-luglio 2025;
- relativamente alla spesa effettuata, veniva confermata solo l’erogazione di importi relativi ad attività di programmazione/progettazione e per il Dibattito Pubblico, con una stima, per i DocFAP a venire, di circa 10 milioni di euro;
- si prospettava, tra marzo e aprile 2024, il completamento dei DocFAP delle restanti tratte fino a Lecce.

2.5 Con nota prot. CCC n. 114 del 31.01.2024, un’ulteriore richiesta di elementi informativi è stata indirizzata al MIT.

Uno dei presupposti da cui muovevano le richieste istruttorie era rappresentato dalle riduzioni di autorizzazioni di spesa operate con la l. n. 213 del 2023 (legge di bilancio 2024), a valere sulle somme stanziare per l’investimento “Alta Velocità e Alta Capacità della linea ferroviaria adriatica”.

La legge di bilancio per il 2024 (comma 279) prevede infatti che *“l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 394, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è ridotta di 150 milioni di euro per l'anno 2024 e di 200 milioni di euro per l'anno 2025”*.

Il MIT ha fornito il proprio riscontro, con nota acquisita al prot. CCC n. 143 del 06.02.2024.

In tale sede, il MIT, oltre a fornire informazioni generali di inquadramento dell’investimento, ha rappresentato che le riduzioni delle autorizzazioni di spesa, previste per il 2024 e 2025, non inficiano obbligazioni giuridicamente vincolanti assunte in favore di terzi, specificando, circa le possibili ripercussioni sull’intervento, *“che, ad oggi, non si ha una disponibilità di tutti i cronoprogrammi delle opere finanziate dall’art. 1, comma 394, legge 30 dicembre 2021, n. 234. Nello specifico, per quanto concerne*

il quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna Castelbolognese, nel corso del 2023, RFI ha concluso la redazione del Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP) e risulta di prossimo avvio il Dibattito Pubblico. Relativamente alle altre tratte di varianti ferroviarie, RFI sta redigendo le diverse DOCFAP con particolare riguardo agli interventi ricadenti nella Regione Marche - che auspicabilmente si concluderà nel corso del corrente anno- agli esiti delle valutazioni sulle diverse soluzioni progettuali proposte”.

2.6 Un’ulteriore richiesta istruttoria è stata indirizzata a RFI con nota prot. CCC n. 546 del 29.05.2024, con la quale sono stati richiesti aggiornamenti in merito all’adozione del PFTE relativo alla tratta Castelbolognese-Bologna, nonché rispetto all’adozione dei DocFAP delle restanti tratte e agli obiettivi programmati entro la fine dell’anno in corso.

In merito alla tratta Castelbolognese-Bologna, RFI rispondeva con nota prot. CCC n. 601 del 13.06.2024, comunicando che *“a seguito delle interlocuzioni con il MIT, sul Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP) è stato avviato il Dibattito Pubblico ai sensi dell’art. 40 del D. Lgs. 36/2023 (Codice dei Contratti), attualmente in corso. In considerazione delle criticità rappresentate dalle Amministrazioni Locali, la gran parte delle quali impegnate nelle recenti elezioni amministrative, si sta valutando - in ottemperanza a quanto previsto dall’art. 6 comma 2 dell’Allegato I.6 al Codice dei Contratti - l’entità della proroga da concedere per la fase delle osservazioni del pubblico, a seguito della quale, ed entro i successivi 60 giorni, il responsabile del dibattito pubblico presenterà alla stazione appaltante la relazione conclusiva sull’andamento dell’intera procedura (art. 7 comma 1 dell’Allegato I.6 al Codice dei Contratti); RFI, entro ulteriori due mesi, adotterà il proprio documento conclusivo.”* In merito al progetto di fattibilità tecnico-economica, RFI ha affermato che esso *“terrà conto di quanto emerso nella fase del Dibattito Pubblico, a esito del quale e nel caso in cui dovessero emergere novità rilevanti, RFI procederà a un eventuale ulteriore confronto con il MIT e con la Regione Emilia-Romagna”.*

In merito al quesito concernente i DocFAP delle restanti tratte, RFI ha comunicato che *“Il DOCFAP della tratta Castelbolognese – Lecce è in corso e si conferma che si completerà con l’Analisi Costi-Benefici entro la fine del corrente anno. Intanto sono stati avviati, a guadagno di tempo, confronti tecnici con il MIT sullo studio delle alternative progettuali in*

corso di valutazione.” La redazione del documento avrebbe rappresentato inoltre, nell’ottica di RFI, l’obiettivo da raggiungere entro fine anno 2024.

2.7 Da ultimo, previa convocazione disposta con nota prot. CCC n. 940 del 30.09.2024, si è tenuta, in data 14 ottobre 2024, un’ulteriore audizione con i rappresentanti di RFI. Con nota acquisita al prot. CCC n. 1112 del 29.10.2024, RFI ha trasmesso una relazione illustrativa e riepilogativa delle tematiche affrontate nel corso dell’audizione.

RFI ha comunicato che, in data 11 luglio 2024, nell’ambito di un incontro tecnico con la Regione Emilia-Romagna, la Città Metropolitana di Bologna e le amministrazioni locali, sono state avanzate una serie di richieste riguardanti la gestione del Dibattito Pubblico, e nello specifico:

- *“di prorogare, per poter ulteriormente approfondire l’analisi dei possibili corridoi, la chiusura del dibattito pubblico di 90 giorni (rispetto ai 60 giorni previsti dalla normativa – D.Lgs 36/2023 – Allegato I6, Art. 6 comma 2) e di conseguenza di prorogare il termine per la raccolta delle osservazioni al 4 novembre 2024;*
- *di formalizzare, con nota della Regione Emilia-Romagna, l’istituzione del Tavolo interistituzionale e di calendarizzare nuovi incontri per proseguire il confronto tecnico/politico tra le amministrazioni e il proponente dell’opera”.*

RFI ha dichiarato di aver conseguentemente autorizzato la suddetta proroga il 6 agosto 2024, previa richiesta ricevuta in pari data dal coordinatore del Dibattito Pubblico.

Il termine per la presentazione delle osservazioni è stato poi ulteriormente differito dal 4 novembre 2024 al 28 novembre 2024 *“in considerazione della situazione emergenziale dovuta agli eventi alluvionali che hanno colpito il territorio dell’Emilia-Romagna”.*

Il termine per la conclusione del Dibattito Pubblico, con la pubblicazione della relazione conclusiva da parte del responsabile dello stesso, è stato conseguentemente fissato al 27 dicembre 2024.

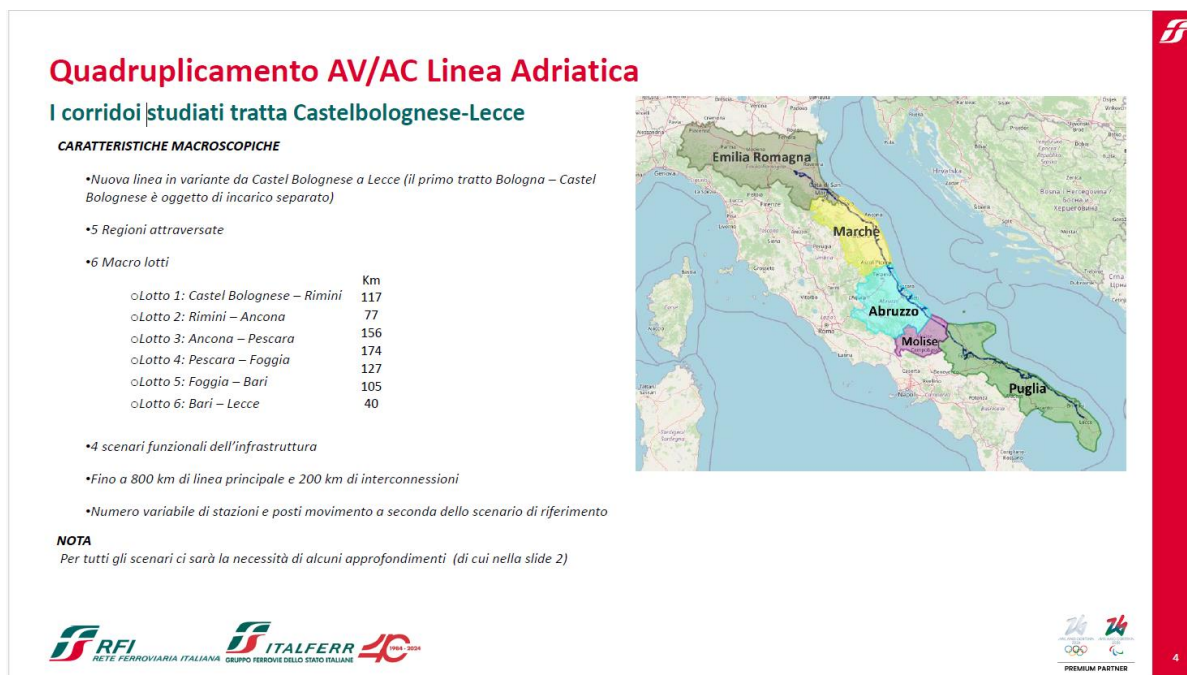
In merito poi allo stato di avanzamento del DOCFAP della tratta Castel Bolognese – Lecce, rispetto al previsto completamento entro la fine dell’anno corrente (come comunicato agli atti dell’istruttoria da RFI nel precedente riscontro di cui alla nota

prot. CCC n. 601 del 13.06.2024), RFI ha affermato che “il 30 luglio 2024 è stato consegnato da Italferr lo studio delle alternative di corridoio. Entro dicembre si prevede di concludere l’Analisi Costi/Benefici di uno dei quattro scenari infrastrutturali di corridoio, dei sette inizialmente previsti e poi in parte scartati, perché non avrebbero consentito il pieno raggiungimento degli obiettivi del progetto (in termini di riduzioni dei tempi di percorrenza, capacità della linea, accessibilità al sistema, ecc....)”.

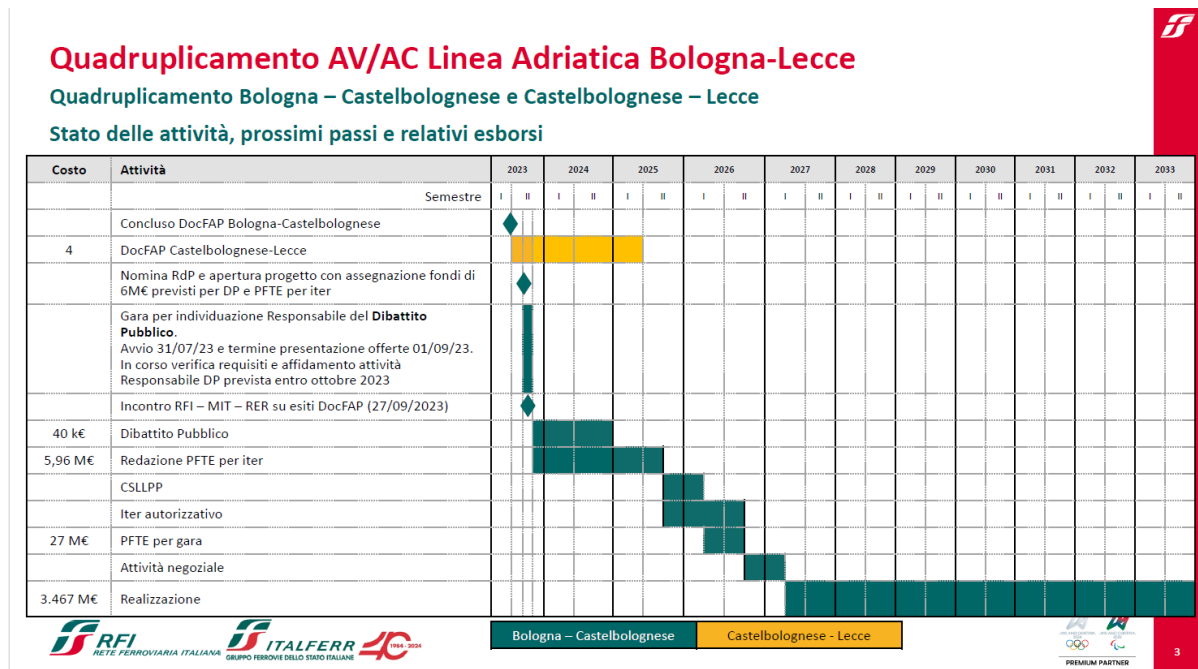
Sempre relativamente al tracciato Castelbolognese-Lecce, emerge dal documento la previsione dei seguenti 6 macrolotti, destinati a coprire un’estensione di circa 796 km di linea ferroviaria mediante l’attraversamento di cinque Regioni (Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia):

- a) Lotto 1: Castel Bolognese – Rimini;
- b) Lotto 2: Rimini – Ancona;
- c) Lotto 3: Ancona – Pescara;
- d) Lotto 4: Pescara – Foggia;
- e) Lotto 5: Foggia – Bari;
- f) Lotto 6: Bari – Lecce.

La rappresentazione grafica della tratta è la seguente:



RFI, infine, come da esplicita richiesta istruttoria, formulata in sede di convocazione dell'audizione, circa la disponibilità di un cronoprogramma fisico e finanziario (aggiornato) relativo all'investimento nel suo complesso, ha fornito il seguente prospetto crono-programmatorio, riportante tutti gli *step* previsti dell'intervento in esame, fino alla conclusione dei lavori:



Il prospetto non è completo in relazione alla tratta Castelbolognese-Lecce, in mancanza, al momento, sia del DocFAP del tracciato, sia della copertura economica per l'intero investimento.

3. Nel corso dell'istruttoria è emerso che l'intervento in esame, nelle intenzioni di RFI condivise con il MIT, è destinato complessivamente, nel lungo periodo, alla velocizzazione dell'intera direttrice Bologna-Lecce, coprendo quindi un tracciato con un'estensione di quasi 800 chilometri e un investimento stimato circa 60 miliardi di euro. La legge n. 234/2021 ha stanziato 5 miliardi di euro, che sono stati destinati alla realizzazione di una tratta specifica dell'intera direttrice (che rappresenta lo scenario di "medio periodo"), Castelbolognese-Bologna, considerata prioritaria, poiché gravata da peculiari criticità (rappresenterebbe, come riferito da RFI, il cd. "collo di bottiglia" dell'intero intervento). La tratta specifica in questione, lunga circa 43 chilometri, richiede un esborso complessivamente stimato in circa 3 miliardi di euro.

La riduzione di 350 milioni di euro sullo stanziamento a disposizione dell'intervento, operata *medio tempore* con la legge di bilancio 2024, non pare inficiare la realizzazione della tratta Castelbolognese-Bologna; residuerebbero anzi circa 1,65 miliardi di euro da destinare al finanziamento di un ulteriore "lotto" che, come riferito da RFI, sarà "funzionalmente simile" alla tratta Castelbolognese-Bologna e sarà individuato nell'ambito della tratta Bologna - Lecce, all'esito del perfezionamento del relativo DocFAP, ancora in fase di sviluppo. L'investimento, complessivamente inteso, ha visto fino ad oggi lo sviluppo di fasi ancora "preliminari", svincolate pertanto da specifici obiettivi di riferimento, soprattutto cronologici. Rispetto alle prospettazioni di RFI, comunicate nelle prime fasi della presente istruttoria, si sono, tuttavia, verificati diversi slittamenti temporali rispetto alla realizzazione dei vari step procedurali attesi.

La conclusione dei DocFAP del tracciato Bologna-Lecce, che veniva prevista (a giugno 2024, cfr. nota acquisita al prot. CCC n. 601 del 13.06.2024) entro la fine dell'anno, ha visto, nel corso dell'ultima interlocuzione (ottobre 2024) con RFI, un'ulteriore traslazione temporale, posto che, entro la fine dell'anno corrente, si attende ora la conclusione dell'analisi costi-benefici soltanto con riferimento a uno dei quattro scenari infrastrutturali di corridoio previsti.

Con specifico riguardo alla tratta Castelbolognese-Bologna, le tempistiche di svolgimento del Dibattito Pubblico, iniziato l'8 maggio 2024, hanno superato 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 prospetta quindi a fine febbraio 2025, con la redazione del documento conclusivo da parte di RFI.

Tali slittamenti non costituiscono tuttavia, secondo il Collegio, elementi di criticità suscettibili di specifiche raccomandazioni, almeno per due ragioni. Anzitutto si tratta di una fase preliminare che coinvolge anche una pluralità di attori istituzionali

chiamati, a vario titolo, a esprimersi sulle alternative progettuali e ciò in modo da condividere preventivamente, ovviamente per quanto possibile, le soluzioni da implementare. Tale fase, del resto, costituisce la precipua finalità del Dibattito Pubblico, come sede di confronto “preventivo” tra i soggetti coinvolti, senza escludere peraltro che gli attuali slittamenti temporali, comunque non particolarmente rilevanti, possano portare, in una fase successiva, a una più celere realizzazione degli ulteriori *step* procedurali previsti (in particolare, la redazione del PFTE). In secondo luogo, RFI ha fornito, nell’ultimo riscontro istruttorio, un cronoprogramma finanziario e attuativo relativo alla tratta Castelbolognese-Bologna, dando pertanto atto di una precisa programmazione degli obiettivi da raggiungere nel medio e lungo periodo. Analoga prospettazione programmatica, si attende il Collegio, potrà avvenire in relazione alla tratta Bologna – Lecce, allorquando, ad esito del DocFAP, verrà individuato quantomeno il lotto prioritario da realizzare con il residuo finanziamento ad oggi disponibile, pur in assenza di ulteriori finanziamenti disposti dal legislatore.

Su tali aspetti proseguirà il controllo del Collegio, indirizzato a una costante azione propulsiva in corso d’opera, con l’effetto di verificare l’efficace ed efficiente gestione delle risorse pubbliche da parte di RFI e l’espletamento delle opportune funzioni di monitoraggio da parte del MIT (previste dal contratto di programma MIT-RFI).

Il Collegio ritiene, dunque, di poter prendere atto dello stato attuale di avanzamento dell’intervento in esame, come fino ad oggi portato avanti da RFI e programmato per il prossimo futuro, riservandosi di verificare *in itinere* il compimento di tutte le iniziative volte a completare l’intervento e, in ultima istanza, finalizzate al raggiungimento del “risultato”, codificato di recente dal legislatore all’art. 1 del d.lgs. 36/2023.

P.Q.M.

Il Collegio del Controllo Concomitante presso la Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, relativamente al Progetto denominato “Alta Velocità e Alta Capacità della linea ferroviaria adriatica ex art. 1, comma 394,

legge 30 dicembre 2021, n. 234", accerta l'attuale stato di attuazione dell'intervento, riservandosi ogni ulteriore verifica, all'esito della successiva fase istruttoria, circa l'avanzamento dello stesso.

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

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie;
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- 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 3 dicembre.

I Magistrati Estensori

Alessandro FORLANI

(f.to digitalmente)

Il Presidente

Massimiliano MINERVA

(f.to digitalmente)

Fedor MELATTI

(f.to digitalmente)

Depositata in segreteria in data 05 dicembre 2024

Il Funzionario preposto

Luigina SANTOPRETE

(f.to digitalmente)