CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

PNRR - Investimento M3–C1–I1.3.2

COLLEGAMENTI DIAGONALI (ORTE–FALCONARA)

Stato di attuazione al 31/12/2025

Deliberazione 2 marzo 2026, n. 12/2026/G



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

COLLEGAMENTI DIAGONALI (ORTE–FALCONARA)

Relatore: Primo Ref. Stefania Gambardella

Ha collaborato per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati la dott.ssa Marina Morgantini

DELIBERAZIONE

Deliberazione n. 12/2026/G

CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

Collegi congiunti

Camera di consiglio del 25 febbraio 2026

Presieduta dal Presidente Lucilla Valente

Composta dai magistrati:

Presidente della Sezione: Lucilla VALENTE
Presidente aggiunto della Sezione: Massimiliano MINERVA
Consiglieri: Carlo PICUNO, Michele SCARPA, Gerardo de MARCO, Massimo BALESTIERI, Maria Rita MICCI, Francesco VITIELLO, Giuseppina VECCIA, Roberto D'ALESSANDRO, Alberto STANCANELLI (art. 9, l. n. 161/1953);
Primi Referendari: Paola LO GIUDICE, Salvatore GRASSO, Simonetta INGROSSO, David DI MEO, Stefania GAMBARDELLA, Andrea GIORDANO (art. 9, l. n. 161/1953).

* * *

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

Vista la legge 14 gennaio 1994, n. 20 e, in particolare, l'art. 3, comma 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;

Visto l'art. 7, c. 7, d.l. 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla l. 29 luglio 2021, n. 108, in base al quale "*la Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione di cui all'art. 3, c. 4, l. 14 gennaio 1994, n. 20, svolgendo in particolare valutazioni di economicità, efficienza ed efficacia circa l'acquisizione e l'impiego delle risorse finanziarie provenienti dai fondi di cui al PNRR*";

Vista la deliberazione della Sezione del 4 marzo 2025, n. 40/2025/G, con la quale è stato approvato il documento concernente il "Quadro programmatico dei controlli sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato per l'anno 2025 e nel contesto triennale 2025-2027";

Visto il rapporto, presentato dal Primo Ref. Stefania Gambardella, che illustra gli esiti dell'intervento PNRR al 31 dicembre 2025 avente a oggetto*: "Collegamenti diagonali (Orte-Falconara)";*

Visti i decreti n. 2/2020, e successive integrazioni e modificazioni e, da ultimo, n. 1/2026, con cui i Magistrati assegnati alla Sezione medesima sono stati ripartiti tra i diversi collegi;

Vista l'ordinanza n. 1/2026 del 22 gennaio 2026, con la quale il Presidente della Sezione ha convocato i Collegi congiunti per la camera di consiglio dell'11 e 12 febbraio 2026;

Vista l'ordinanza n. 2/2026 del 4 febbraio 2026, con la quale il Presidente della Sezione ha posticipato al 24 e 25 febbraio 2026 la camera di consiglio dell'11 e 12 febbraio 2026;

Vista la nota prot. n. 524 del 28 gennaio 2026 con la quale il Servizio di segreteria per le adunanze ha trasmesso la suddetta nota e il rapporto in oggetto ai seguenti uffici:

- *Presidenza del Consiglio dei Ministri:*

Struttura di Missione PNRR;

- *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*:

Ufficio di Gabinetto del Ministro;
Unità di missione per il Pnrr;
Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporti;
Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie;
Organismo indipendente di valutazione della *performance* – OIV;

- *Ministero dell'economia e delle finanze:*

Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
Ispettorato generale per il PNRR;

- *Rete Ferroviaria Italiana s.p.a;*

Vista la memoria della RFI – Rete Ferroviaria Italiana s.p.a, acquisita al prot. n. 660 del 04 febbraio 2026;

Udito il relatore, Primo Referendario Stefania Gambardella;

DELIBERA

di approvare, con le indicazioni formulate in sede di camera di consiglio, il rapporto avente a oggetto: "*Collegamenti diagonali (Orte-Falconara)*".

La presente deliberazione e l'unito rapporto saranno inviati, a cura della Segreteria della Sezione, alla Presidenza del Senato della Repubblica e alla Presidenza della Camera dei deputati, alla Presidenza del Consiglio dei ministri, alla Presidenza della Commissione Bilancio del Senato della Repubblica, alla Presidenza della Commissione Bilancio della Camera dei deputati, al Ministro dell'economia e delle finanze, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché alle seguenti amministrazioni:

- *Presidenza del Consiglio dei Ministri:*

Struttura di Missione PNRR;

- *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:*

Ufficio di Gabinetto del Ministro;
Unità di missione per il Pnrr;
Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporti;
Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie;
Organismo indipendente di valutazione della *performance* – OIV;

- *Ministero dell'economia e delle finanze:*

Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Ispettorato generale per il PNRR;

- *Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.*

Le amministrazioni interessate comunicheranno alla Corte e al Parlamento, entro quattro mesi dalla data di ricevimento del presente rapporto, 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 del presente rapporto, 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").

Il presente rapporto è inviato, altresì, alle Sezioni Riunite in sede di controllo.

RELATORE
Stefania Gambardella
f.to digitalmente

PRESIDENTE
Lucilla Valente
f.to digitalmente

Depositata in segreteria il 2 marzo 2026

DIRIGENTE
Anna Maria Guidi
f.to digitalmente

RAPPORTO

SOMMARIO

SINTESI 15

1 Premessa 17
2 Oggetto e obiettivo del sub-investimento 21
2.1 Raddoppio PM228-Castelplanio – Lotto 2: tratta Genga–Serra S. Quirico 23
2.2 Raddoppio PM228–Albacina 24
3 Milestone e target del sub-investimento 25
4 Risorse finanziarie assegnate e impiegate 29
5 Stato di attuazione del sub-investimento 37
5.1 Raddoppio PM 228–Castelplanio – Lotto 2: tratta Genga–Serra S. Quirico 37
5.2 Raddoppio PM228–Albacina 39
6 Considerazioni conclusive e raccomandazioni 43

* * *

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 Milestone e Target CID 2023 25
Tabella 2 Milestone e Target CID giugno 2025 27
Tabella 3 Dotazione finanziaria PNRR 29
Tabella 4 Risorse complessive disponibili 31
Tabella 5 Finanziamento PNRR 33
Tabella 6 Risorse finanziarie. Previsione Contratto di programma 2025 33
Tabella 7 Avanzamento finanziario 34
Tabella 8 Anticipazioni presenti su ReGIS 35
Tabella 9 Anticipazioni Raddoppio PM228-Albacina 35
Tabella 10 Anticipazioni Raddoppio PM228-Castelplanio con by pass di Albacina 36
Tabella 11 Cronoprogramma procedurale 41
Tabella 12 Cronoprogramma delle attività 42

* * *

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 Corridoi europei TEN-T (Rete Transeuropea dei Trasporti) 19
Figura 2 Tratte funzionali della linea Orte Falconara finanziate con fondi PNRR 22
Figura 3 Lotti funzionali dell'intervento "Raddoppio PM Km 228–Castelplanio 23

SINTESI

L'intervento in esame, finanziato con il PNRR, ove è indicato come M3C1-I.1.3.2, rientra nella Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", Componente 1 "Investimenti sulla rete ferroviaria" e nell'investimento denominato "Connessioni diagonali" (M3-C1-I1.3).

Detto investimento ("Connessioni diagonali") - la cui spesa è coperta attraverso prestiti - nei due sub-investimenti di cui attualmente si compone, ha l'obiettivo di migliorare la "connessione" tra la parte occidentale e orientale del territorio italiano attraverso il potenziamento del trasporto ferroviario trasversale dall'Adriatico e dallo Ionio al Tirreno, mediante il miglioramento della velocità, della frequenza e della capacità delle linee ferroviarie esistenti. Esso consiste nella costruzione di un numero di chilometri complessivi di ferrovia ad alta velocità, sia per i passeggeri che per le merci, sulle linee Orte–Falconara e Taranto–Metaponto-Potenza–Battipaglia, fissati dopo la rimodulazione del PNRR di cui alla decisione Ecofin del 20 giugno 2025 in 15 chilometri totali e indicativamente in 12,3 chilometri per la prima tratta e in 2,8 chilometri per la seconda.

Al sub-investimento in esame, dopo la predetta modifica sono assegnati 430.937.544,47 euro come risorse PNRR.

Con la sesta – e ultima- revisione del PNRR di cui alla decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin del 27 novembre 2025, in relazione a detto sub-investimento - fermi il numero complessivo dei chilometri da realizzare per l'investimento in cui è ricompreso (15 km) e quello indicativo per la specifica tratta Orte-Falconara (12,3 Km) - è stato variato il traguardo da conseguire, ora descritto come consistente nel "rilascio di certificati di completamento dei lavori, in linea con la metodologia WBS, per la costruzione di 15 km di ferrovia ad alta velocità sulle linee Orte-Falconara e Taranto-Metaponto–Potenza–Battipaglia", con la specificazione che "per la valutazione e l'autorizzazione di ciascun progetto o investimento in tale ambito devono essere rispettate tutte le norme e le procedure di cui all'art. 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva 92/43/CEE e seguite le linee guida nazionali per la valutazione d'impatto pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 303 del 28 dicembre 2019".

Tenendo conto del fatto che il presente report si riferisce, in particolare, alla gestione avvenuta nell'anno 2025, si deve evidenziare che per tale anno non sono previsti milestone o target da perseguire e, in sintesi, devono essere realizzati, con fondi PNRR indicativamente 12,3 chilometri di ferrovia ad alta velocità nel termine del 30 giugno 2026, i quali concorrono a raggiugere il target - definitivo e non più modificabile – da perseguire entro tale data, fissato complessivamente in 15 chilometri di ferrovia da realizzare sulle linee Orte-Falconara e Taranto-Metaponto–Potenza–Battipaglia.

Tali chilometri – stante il passaggio del KPI (Key Performance Indicators) fisico relativo alla conclusione lavori da lotto funzionale a parti d'opera – concorrono, perciò, quota parte, a valere sulla misura 1.3 "Connessioni diagonali", al raggiungimento di

un KPI sulla direttrice Orte-Falconara mediante il completamento, appunto, di parti d'opera rispetto ai lotti funzionali in cui esse sono incluse.
Il dato, come esposto, è conforme a quanto espressamente previsto nel Piano approvato (come risultante dopo la revisione di cui all'Allegato alla decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin del 27 novembre 2025) e alla metodologia di analisi dei progetti ivi richiamata, proposta dal Governo italiano (su richiesta del Mit con il supporto del Soggetto attuatore), condivisa dalla Commissione Europea e poi approvata dal Consiglio Ecofin.
I lotti funzionali in cui gli interventi sono ricompresi, stando a quanto comunicato nel corso dell'istruttoria, avranno risorse complessive idonee a coprire integralmente i loro costi nelle previsioni del Contratto di Programma tra il Mit e RFI s.p.a. – Parte Investimenti - Aggiornamento 2025, in corso di approvazione, e saranno completati con risorse nazionali dopo la fine del PNRR, entro i termini previsti dai rispettivi cronoprogrammi in corso di definizione.
Sulla base dei dati acquisiti nel corso dell'istruttoria, al 31 dicembre 2025, l'avanzamento dei lavori, nel suo complesso, per l'intervento "PM228–Castelplanio: Lotto 2 Genga–Serra S. Quirico" è pari a circa 100,8 milioni di euro (di cui 48,19 milioni di euro di pagamenti su fonte PNRR) e per l'intervento "Raddoppio PM228–Albacina" è pari a circa 9,7 milioni di euro (di cui 6,13 milioni di euro di pagamenti su fonte PNRR).
Alla stessa data, con riferimento al primo intervento, sono in corso di esecuzione le opere civili non interferenti con l'esercizio ferroviario, quali lo scavo delle gallerie naturali, la realizzazione delle fondazioni, le elevazioni dei viadotti e le attività relative alla realizzazione del sistema delle nuove viabilità; con riferimento al secondo intervento sono state eseguite le attività propedeutiche al raddoppio della linea ferroviaria e sono in corso di realizzazione rilevati e trincee della futura nuova sede unitamente alle attività preparatorie alla realizzazione degli attraversamenti idraulici e del nuovo sistema di viabilità.
Le strutture coinvolte a vario livello nella realizzazione degli interventi in esame, nonostante le criticità e le interferenze di varia natura presentatesi nell'esecuzione degli interventi in oggetto - in parte ancora esistenti alla data di redazione del rapporto - nell'effettuare le valutazioni volte a presentare le ultime possibili proposte di rimodulazione del Piano hanno ritenuto realizzabili i target in precedenza indicati, come sopra descritti, entro il termine del 30 giugno 2026.
In sede di contraddittorio finale, Rfi ha comunicato che sono in corso "approfondimenti con il Mit, mirati ad individuare le più opportune azioni di mitigazione per contenere il rischio connesso alla non perseguibilità del Target PNRR per i lavori in oggetto".

1. PREMESSA

Con la deliberazione 4 marzo 2025 n. 40/2025/G, la Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato ha adottato il programma annuale e i criteri di riferimento delle attività che la stessa si propone di svolgere nel 2025 e nel triennio 2025-2027, nel cui ambito si inserisce il presente rapporto.

L'intervento in esame, finanziato con il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), ove è indicato come M3C1-I.1.3.2, Missione 3, Componente 1, Sub-investimento 1.3.2: "Collegamenti diagonali (Orte–Falconara)", è stato incluso tra le indagini che questa Corte è chiamata a svolgere in merito all'acquisizione e all'impiego delle risorse finanziarie provenienti da fondi di cui al suddetto Piano ai sensi dell'art. 7, comma 7 del decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021, convertito dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.

In particolare, il sub-investimento in esame - la cui spesa è coperta attraverso prestiti - rientra nella Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", Componente 1 "Investimenti sulla rete ferroviaria" e nell'investimento denominato "Connessioni diagonali" (M3-C1-I1.3).

La Missione 3 "Infrastrutture per la Mobilità sostenibile" mira a completare entro il 2026 un sistema infrastrutturale moderno, digitalizzato e sostenibile, in linea con il *Green Deal* europeo e con gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

L'investimento "Connessioni diagonali", nei due sub-investimenti di cui attualmente[1] si compone, ha l'obiettivo di migliorare la "connessione" tra la parte occidentale e orientale del territorio italiano attraverso il potenziamento del trasporto ferroviario trasversale dall'Adriatico e dallo Ionio al Tirreno, mediante il miglioramento della velocità, della frequenza e della capacità delle linee ferroviarie esistenti. Esso consiste nella costruzione di un numero di chilometri complessivi di ferrovia ad alta velocità, sia per i passeggeri che per le merci, sulle linee Orte–Falconara e Taranto–Metaponto-Potenza–Battipaglia, fissati dopo la rimodulazione del PNRR di cui alla decisione Ecofin in data 8 dicembre 2023 ("CID 2023") in 27 chilometri complessivi e, successivamente, dopo la rimodulazione del PNRR di cui alla decisione Ecofin del 20 giugno 2025 ("CID giugno 2025") [2], in 15 chilometri totali. Nello specifico, per ciascuna

[1] L'investimento, originariamente (Decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin del 13 luglio 2021), aveva come traguardo da raggiungere 87 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Roma-Pescara, Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa. La ripartizione degli 87 km era: Roma-Pescara 32 km; Orte-Falconara 20 km; Taranto-Metaponto-Potenza–Battipaglia: 35 km.

[2] Come consentito dal Regolamento (UE) 2021/241, istitutivo del Dispositivo per la ripresa e la resilienza, il PNRR italiano, approvato con decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin del 13 luglio 2021, è stato più volte modificato. La prima modifica è stata approvata con la decisione di esecuzione del Consiglio del 19 settembre 2023; la seconda con decisione dell'8 dicembre 2023; la terza con decisione del 14 maggio 2024, la quarta con decisione del 18 novembre 2024; la quinta con decisione del 20 giugno 2025, la sesta con decisione del 27 novembre 2025.
La disciplina di tali modifiche è direttamente prevista dal regolamento (Ue) 2021/241 (art. 21), istitutivo del Dispositivo di ripresa e resilienza, cui si aggiungono i chiarimenti forniti dagli "Orientamenti sui Piani per la ripresa e la resilienza" adottati dalla Commissione europea.

tratta, erano previsti, dapprima, rispettivamente, 13 e 14 chilometri costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa, e, dopo la predetta modifica di giugno, sono richiesti indicativamente 12,3 chilometri per la prima tratta e 2,8 chilometri per la seconda.

Alla diminuzione dei chilometri da realizzare è conseguita la riduzione delle risorse PNRR assegnate, variate, con riferimento al sub-investimento in esame, dagli originari 510 milioni di euro[3] (in applicazione della "CID 2021"[4]), ai successivi 474 milioni di euro (CID 2023) fino a 430.937.544,47 milioni (in applicazione della CID giugno 2025).

Con la sesta – e ultima[5] - revisione del PNRR di cui alla decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin del 27 novembre 2025 ("CID novembre 2025"), in relazione a detto sub-investimento, non è stato modificato né il numero complessivo dei chilometri da realizzare per l'investimento in cui è ricompreso (15 km) né quello indicativo per la specifica tratta Orte-Falconara (12,3 Km). È stato però variato il traguardo da conseguire, ora descritto come consistente nel "rilascio di certificati di completamento dei lavori, in linea con la metodologia WBS, per la costruzione di 15 km di ferrovia ad alta velocità sulle linee Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza–Battipaglia", con la specificazione che "per la valutazione e l'autorizzazione di ciascun progetto o investimento in tale ambito devono essere rispettate tutte le norme e le procedure di cui all'art. 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva 92/43/Cee e seguite le linee guida nazionali

---

Con tali comunicazioni la Commissione ha esplicitato, anche con esemplificazioni, le condizioni che possono essere poste alla base delle richieste di modifica dei piani, includendo le carenze nelle catene di approvvigionamento dovute alla crisi internazionale tra le circostanze oggettive che possono essere invocate a sostegno di richieste a norma dell'art. 21 (cfr. Comunicazione 2023/C/80/01). Nelle comunicazioni (cfr. Comunicazione 2023/C/80/01 cit. e C/2024/4618) la Commissione ha altresì, tra l'altro, evidenziato che:

"Ai fini della preparazione delle modifiche dei PRR è importante tener presenti i principi seguenti:

— la prima priorità rimane la rapida attuazione del PRR. Gli Stati membri dovrebbero continuare a adoperarsi al massimo per avanzare con riforme e investimenti, per presentare le richieste di pagamento puntualmente e fornire alla Commissione tutti gli elementi di prova pertinenti, consentendo un'erogazione tempestiva dei fondi; (…)

- gli Stati membri dovrebbero essere consapevoli del possibile impatto, sotto il profilo dell'erogazione, delle modifiche apportate al PRR vigente e ridurre al minimo il rinvio di riforme e investimenti. Nel complesso gli Stati membri dovrebbero valutare il calendario di attuazione delle misure vigenti per assicurarsi che siano attuate secondo il calendario concordato; (…)".

Agli Stati membri è stato, dunque, consentito di sottoporre alla valutazione della Commissione europea e all'approvazione del Consiglio dell'Unione europea proposte di modifica, che, una volta approvate, si sono tradotte in emendamenti alla *Council Implementing Decision* (CID) nella quale sono riportati in dettaglio gli impegni in termini di investimenti e riforme.

Per una ricostruzione generale sullo stato di attuazione del PNRR al I semestre 2025 cfr. Corte dei conti, SS.RR.CO, delib. n. 24/SSRRCO/REF/2025.

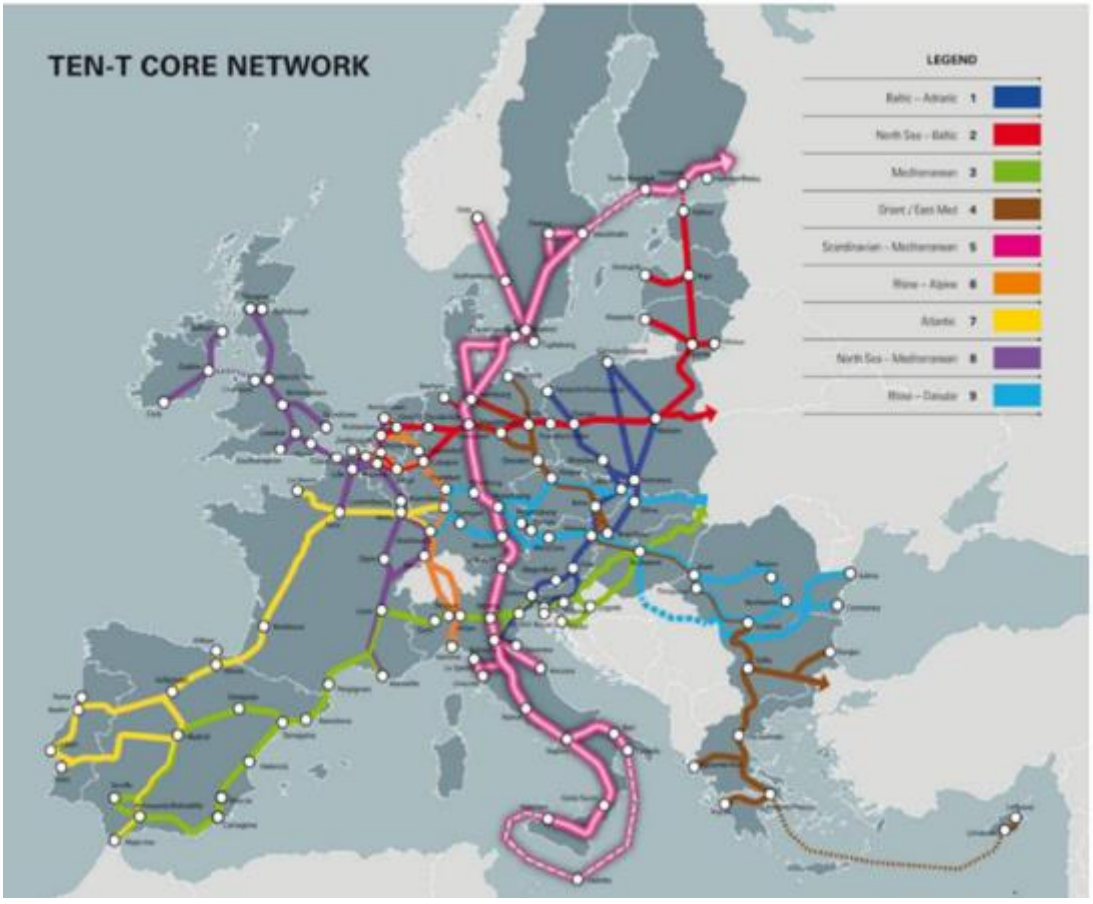
[3] Il sub-investimento comprendeva all'epoca anche la "Velocizzazione tratte Orte-Falconara" per l'importo di 36 milioni di euro, poi incluso nella misura 1.9 "Collegamenti Interregionali".

[4] Decisione di esecuzione del Consiglio del 13 luglio 2021, relativa all'approvazione della valutazione del Piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia.

[5] La Commissione europea il 4 giugno 2025 ha adottato la Comunicazione "Next Generation UE – The Road to 2026", in cui, come già noto agli Stati membri, ha ribadito che non sono previste proroghe ai Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza, attesa la natura temporanea del dispositivo istituito in risposta alla crisi Covid-19. La Commissione ha perciò esortato gli Stati membri ad effettuare le ultime modifiche ai loro piani entro il 31 dicembre 2025, includendo unicamente le misure realizzabili entro il 31 agosto 2026. Nel documento la Commissione ha fornito agli Stati membri orientamenti su come razionalizzare ulteriormente i rispettivi piani e quali opzioni prendere in considerazione in sede di revisione.

per la valutazione d'impatto pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 303 del 28 dicembre 2019".
Più nel dettaglio, il sub-investimento 1.3.2: "Collegamenti diagonali (Orte–Falconara)", interessa la linea Orte-Falconara, che costituisce l'asse portante del sistema ferroviario Umbro–Marchigiano, a motivo dei collegamenti, appunto, tra le "dorsali" Milano–Roma e Bologna–Lecce, i quali ultimi rilevano anche in ambito europeo ai fini dello sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti, rientrando, tra i cd. Corridoi Europei della Rete Centrale, nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, in considerazione del ruolo svolto dal porto di Ancona quale "Piattaforma Intermodale per le Interconnessioni Portuali".

Figura n. 1 – Corridoi europei TEN-T (Rete transeuropea dei trasporti)



Fonte: Sito web Mit

Il sub-investimento si compone di due interventi, finanziati anche con risorse diverse da fondi PNRR, afferenti alle seguenti tratte:
- PM228-Castelplanio - Lotto 2 "Genga–Serra S. Quirico", relativo al raddoppio della ferrovia per 8,9 km.
- PM228-Albacina, relativo al raddoppio della struttura per 3,9 km.

L'Amministrazione titolare dell'intervento è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit).

Il Soggetto attuatore è Rete ferroviaria italiana - RFI s.p.a. (di seguito Rfi) che, sin dalla sua costituzione nel 2001, per gli effetti che derivano dall'atto di concessione siglato nel 2000, tra l'allora Ministero dei trasporti e della navigazione e Ferrovie dello Stato s.p.a., rappresenta in via esclusiva il gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Detta società è, pertanto, tenuta ad attuare i piani definiti con lo Stato in merito agli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura e alle attività di manutenzione della rete. Lo strumento cui è affidata la disciplina degli aspetti economici e finanziari del rapporto di concessione con lo Stato è il Contratto di Programma (parte Investimenti), periodicamente aggiornato[6]. Attualmente è vigente il Contratto di Programma 2022-2026, parte Investimenti, Aggiornamento 2024 ed è in corso l'iter di aggiornamento per il 2025[7].

Per il completamento dell'opera è stato nominato un Commissario straordinario di Governo.

Il presente rapporto, utilizzando gli elementi forniti dal Mit, dalle altre amministrazioni coinvolte, da Rfi, nonché quelli acquisiti da fonti aperte reperibili su Internet e quelli estratti dal sistema informativo ReGis, analizza lo sviluppo del sub-investimento relativo alla Tratta Orte Falconara - M3C1-I.1.3.2 e riferisce in particolare sulla gestione dello stesso avvenuta nell'anno 2025.

---

[6] I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati dall'art. 15 ("Rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato") del d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112 ("Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)").

[7] L'iter di approvazione del Contratto di Programma quinquennale tra Mit e Rfi è stato oggetto di specifica "Riforma" inserita nel PNRR (M3C1- Riforma 1.1 Accelerazione dell'iter di approvazione del contratto tra Mit e Rfi) finalizzata a ridurre i tempi di approvazione del contratto nell'intento di velocizzare la progettazione e la realizzazione dei lavori. Il traguardo (T4 2021– Entrata in vigore di una modifica legislativa sull'iter di approvazione dei Contratti di Programma) risulta conseguito con l'approvazione dell'art. 5 del d.l. n. 152/2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 233/2021, che ha attuato la riforma del Contratto di Programma tra Mit e Rfi, parte Investimenti e parte Servizi.
Il contratto di Programma 2022-2026, parte Investimenti, ha seguito il nuovo iter ed è stato sottoscritto da Mit e Rfi rispettivamente in data 19 e 20 dicembre 2022. Sono stati effettuati aggiornamenti nel 2023 e nel 2024. L'Aggiornamento 2024 è stato sottoscritto da Mit e Rfi rispettivamente il 29 e 30 maggio 2024. Esso ha recepito le modifiche intervenute con la rimodulazione del PNRR del 2023. È in corso l'aggiornamento 2025 che conterrà le rimodulazioni del PNRR del 2025.

2. OGGETTO E OBIETTIVO DEL SUB-INVESTIMENTO

Sommario: 2.1. Raddoppio PM228-Castelplanio - Lotto 2: tratta Genga–Serra S. Quirico. - 2.2 Raddoppio PM228-Albacina

Il sub-investimento in esame, M3C1-I1.3.2 "Collegamenti diagonali (Orte-Falconara)", concorre a realizzare l'obiettivo atteso dal completamento dell'intero progetto volto ad ottenere una riduzione dei tempi di percorrenza di 15 minuti sulla tratta Roma-Ancona e di 10 minuti sulla tratta Roma-Perugia e l'aumento della capacità da 4 a 10 treni l'ora sulle tratte soggette al raddoppio nonché l'adeguamento delle stesse al transito dei treni merci.

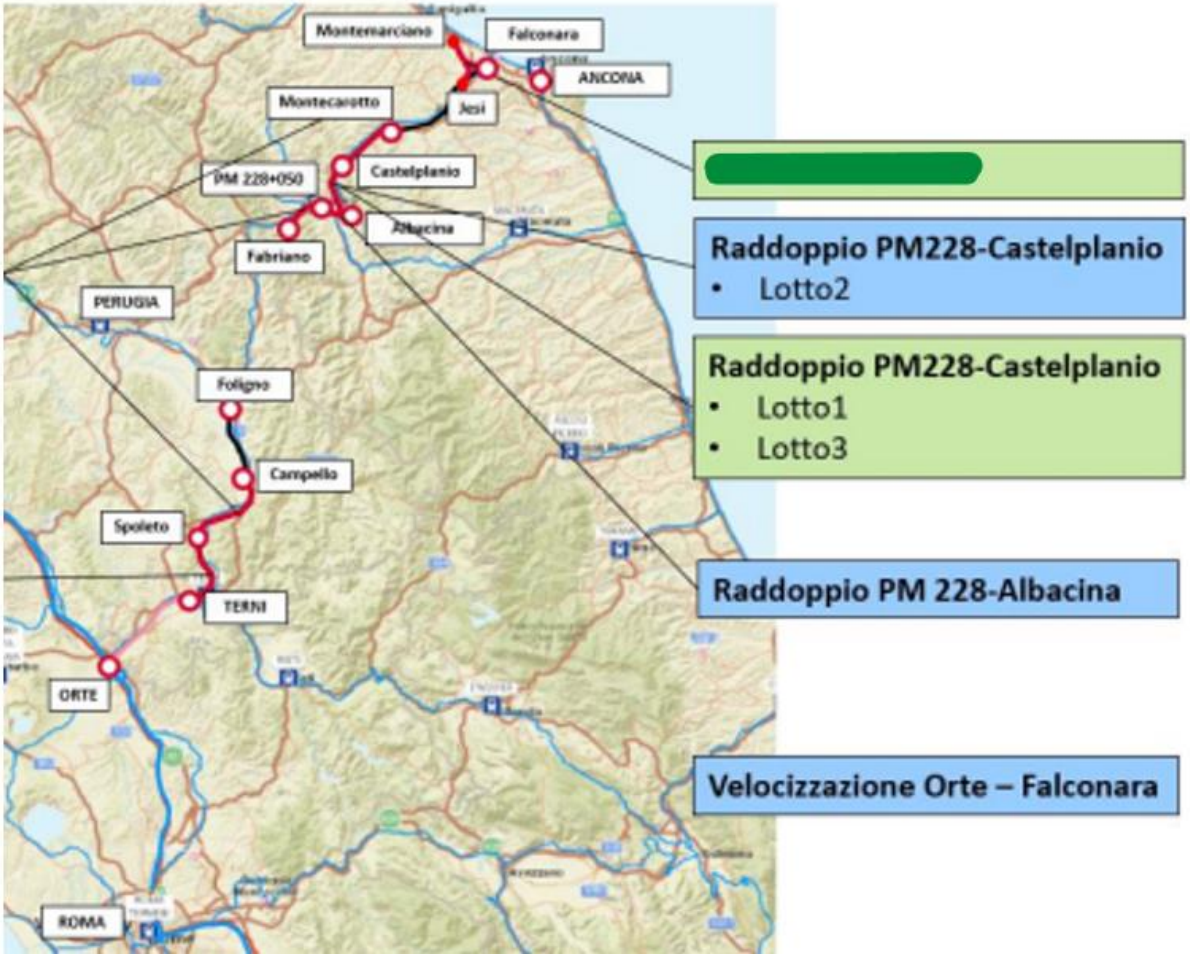
Come già evidenziato, esso si compone di due interventi ("Raddoppio PM228-Castelplanio - Lotto 2: tratta Genga–Serra S. Quirico" e "Raddoppio PM228-Albacina"), finanziati anche con risorse diverse da fondi PNRR.

Entrambi gli interventi fanno parte del programma di potenziamento della trasversale Orte-Falconara, che si estende attualmente per circa 200 chilometri con alternanza di tratte a semplice binario e a doppio binario. Su questi tratti, anche per l'insufficiente potenza disponibile, i treni merci procedono lentamente e con la precauzione di larghi distanziamenti rispetto ad altri treni. Il raddoppio della linea, pertanto, viene considerato indispensabile per il miglioramento e lo sviluppo del servizio ferroviario, per passeggeri e merci, non solo nella Regione Marche, ma anche per i collegamenti tra le regioni tirreniche e quelle del versante adriatico.

L'intervento complessivo è articolato in fasi funzionali e lotti. Le fasi funzionali consistono in: Raddoppio Orte-Falconara: tratta Terni-Spoleto; Potenziamento infrastrutturale Orte Falconara–Raddoppio Spoleto Campello; Raddoppio Orte Falconara: tratta Foligno Fabriano; Raddoppio Posto di Movimento km 228–Castelplanio con by-pass di Albacina; Velocizzazione tratte Orte-Falconara; Raddoppio Posto Movimento km 228–Albacina; Variante del Nodo di Falconara (Nodo di Falconara 1^ fase; Nodo di Falconara-Completamento).

Parte di questi interventi sono finanziati con fondi PNRR, come meglio illustrato nella seguente figura:

Figura n. 2 – Tratte funzionali della linea Orte Falconara finanziate con fondi PNRR



Interventi finanziati con fondi PNRR; Altri lotti in progettazione/realizzazione
Fonte: Rielaborazione Cdc da Relazione di Progetto "Raddoppio della tratta PM 228-Castelplanio: Lotto1 PM228-Genga"

La sub-misura oggetto della presente relazione concerne, come già specificato, gli interventi[8]:

- Raddoppio PM228 (Posto di movimento km 228) - Castelplanio - Lotto 2: tratta Genga – Serra S. Quirico;
- Raddoppio PM228 (Posto di movimento km 228) - Albacina.

I nominati interventi verranno esaminati separatamente di seguito.

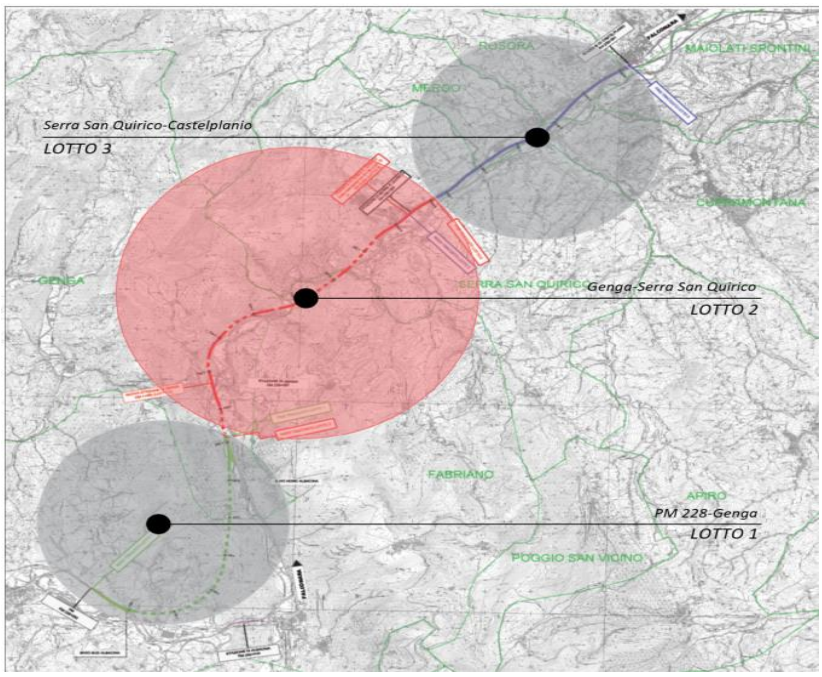
[8] Come già segnalato, l'intervento "Velocizzazione tratte Orte-Falconara", inizialmente ricompreso nell'investimento 1.3 "Connessioni diagonali" con la CID 2023 è stato incluso nella nuova Misura 1.9 "Collegamenti Interregionali".

2.1. Raddoppio PM228-Castelplanio - Lotto 2: tratta Genga – Serra S. Quirico

In via preliminare si deve precisare che l'intervento, denominato "Raddoppio Posto Movimento km 228–Castelplanio" (con *by-pass* di Albacina)[9], prevede il raddoppio della linea esistente per circa 21 km, con origine in corrispondenza del Posto di Movimento 228 (PM 228) e termine in ingresso alla stazione di Castelplanio. Esso si sviluppa sostanzialmente in variante di tracciato a causa delle caratteristiche tecnico-funzionali del progetto nonché degli aspetti territoriali e ambientali, prevedendo la realizzazione di tratti in galleria e viadotti, per superare il fiume Esino e i suoi affluenti. Il progetto prevede tre lotti funzionali[10]:

- Lotto 1: Tratta PM 228–Genga;
- Lotto 2: Tratta Genga–Serra San Quirico;
- Lotto 3: Tratta Serra San Quirico-Castelplanio.

Figura n. 3 - Lotti funzionali dell'intervento "Raddoppio Posto Movimento km 228–Castelplanio"



Fonte: Rfi – Dossier di progetto "Lotto 2: Genga-Serra San Quirico"

Come già evidenziato il Lotto 2, Tratta Genga–Serra S. Quirico, è inserito nel PNRR

[9] A seguito della Decisione del Consiglio Ecofin dell'8 dicembre 2023, ha assunto la denominazione "PM 228 - Castelplanio: Lotto 2 Genga-Serra S. Quirico", in origine era "PM 228-Castelplanio con *shunt* di Albacina - Lotto prioritario".

[10] Nel d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 ("Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici") è definito come "«lotto funzionale», uno specifico oggetto di appalto o concessione da aggiudicare anche con separata e autonoma procedura, ovvero parti di un lavoro o servizio generale la cui progettazione e realizzazione sia tale da assicurarne funzionalità, fruibilità e fattibilità indipendentemente dalla realizzazione delle altre parti" (art. 3, comma 1, lett. s dell'Allegato I.1).

nella misura 1.3 “Connessioni diagonali”.
Il tracciato del Lotto 2 ha uno sviluppo complessivo di circa 8,9 km (con riferimento al binario dispari) di cui 7 km in completa variante e la restante parte in affiancamento alla linea esistente.
Esso è costituito da molteplici tratti in galleria e da viadotti, per la presenza del fiume Esino e dei suoi affluenti. Il raddoppio prevede di conservare, nella sede attuale, la stazione di Serra S. Quirico che verrà trasformata in fermata, mentre sarà realizzata una nuova stazione di Genga in variante di tracciato rispetto all’attuale. La nuova tratta prevede un collegamento con il vecchio tracciato tramite un posto di movimento chiamato PM Albacina Nord e si concluderà sulla linea storica allacciandosi al lotto 3 Serra San Quirico-Castelplanio.

2.2. Raddoppio PM228-Albacina

L’intervento “Raddoppio PM 228–Albacina” prevede il raddoppio della linea esistente di circa 3,9 km allo scoperto con modifica dell’impianto di Albacina.
Nello specifico gli interventi del progetto di raddoppio della tratta hanno origine al km 228+705 della linea storica e terminano in corrispondenza dell’entrata in Stazione di Albacina per la quale è previsto un adeguamento dell’intero impianto. Il tracciato si sviluppa completamente allo scoperto con tratti alternati in trincea e in rilevato, seguendo il medesimo andamento planimetrico della linea storica.
I lavori includono la soppressione di un passaggio a livello e la creazione di un sistema di viabilità con sottoattraversamenti. È previsto anche l’adeguamento della stazione di Albacina per quanto riguarda il piano dei binari, l’adeguamento delle banchine con attrezzaggio delle pensiline e sovrappasso pedonale con abbattimento delle barriere architettoniche.

3. MILESTONE E TARGET DEL SUB-INVESTIMENTO

Come già rilevato, ai sensi della decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin dell'8 luglio 2021 (CID 2021), come modificata con decisione di esecuzione dell'8 dicembre 2023 (CID 2023), per il sub-investimento relativo alla linea Orte-Falconara sono stati individuati i seguenti milestone e target:

Tabella n. 1 - Milestone e target CID 2023

Milestone e Target	Scadenza	Descrizione
Milestone M3C1-10	**T1/2024**	Notifica dell'aggiudicazione dell'appalto multidisciplinare per la costruzione di collegamenti sulle linee Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia Il contratto o i contratti devono fare riferimento alle seguenti linee: Orte-Falconara Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia
Target M3C1-11	**T2/2026**	27 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa. La ripartizione dei 27 km deve essere la seguente: Orte-Falconara: 13 km, Taranto- Metaponto-Potenza-Battipaglia: 14 km, linea Palermo-Catania 37 km, di cui: Catenanuova-Dittaino 22 km Dittaino-Enna 15 km

Fonte: Allegato alla decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin 8.12.2023

La milestone, come evidenziato dall'Amministrazione, si riferisce all'accordo multidisciplinare principale idoneo a dimostrare la contrattualizzazione delle attività principali in relazione all'obiettivo finale della misura, consistente nella realizzazione dell'opera, e non comprende gli ulteriori appalti "complementari". Essa è stata conseguita in aderenza al programma previsto ed ha contribuito alla VI richiesta di pagamento del Governo italiano all'Unione Europea.

L'Unità di Missione (UdM) per l'attuazione del PNRR del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha riferito che, in relazione agli interventi compresi nella sub-misura in esame, "nel corso del 2024, sono stati registrati dei ritardi circa l'avanzamento di tali interventi relativi principalmente all'allungamento dell'iter autorizzativo ed importanti criticità connesse alla risoluzione delle interferenze tali da non garantire il raggiungimento del *target* finale di ultimazione dei lavori entro giugno 2026" e di avere perciò avviato sin dal settembre 2024 – di concerto con le competenti strutture della Presidenza del Consiglio dei ministri e del Ministero dell'economia e finanze - interlocuzioni con la Commissione europea "al fine di individuare soluzioni

mitigative in termini di *target* finale che potessero scongiurare il rischio di non conseguimento degli obiettivi, nonché la perdita di risorse finanziarie potenzialmente impattanti sul Bilancio dello Stato"[11].

L'UdM ha rappresentato di avere elaborato, con il supporto delle competenti strutture di Rfi, una metodologia volta a tenere in considerazione, da un lato, lo stato di avanzamento dei lavori in termini di chilometri di opere ferroviarie realizzate, al fine di identificare il target realizzabile nel periodo PNRR e, dall'altro, la contabilizzazione e rendicontazione della spesa, al fine di separare i costi realizzati in diverse finestre temporali. In particolare, è stata effettuata un'analisi su tutte le sotto-parti d'opera degli interventi attraverso la cd. analisi della "Work breakdown Structure" (WBS)[12], con l'obiettivo di considerare per gli interventi la cui funzionalità non era garantita al 30 giugno 2026 per le ragioni sopraesposte, un target chilometrico per le parti d'opera realizzabili, garantendo così oltre che il raggiungimento complessivo del target della misura anche la relativa copertura finanziaria.

Per effetto delle criticità sopra esposte e in esito alle analisi svolte, per entrambi i progetti, Rfi ha avanzato una proposta di rimodulazione inviata al Mit, chiedendo il passaggio del KPI[13] fisico relativo alla conclusione lavori da lotto funzionale a parti d'opera.

La proposta di rimodulazione del target è stata adottata dal Governo italiano ed inclusa nella proposta di revisione complessiva del Piano presentata dall'Italia ai sensi dell'art. 21 del regolamento Ue n. 241/2021, valutata positivamente dalla Commissione Ue e successivamente approvata con decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin del 20 giugno 2025.

In relazione alla suddetta rimodulazione è utile precisare che la medesima UdM ha

---

[11] Al fine di superare parte delle criticità, risulta che per il lotto 2 della tratta PM 228-Castelplanio è stata anche concordata con l'appaltatore una contrazione dei tempi di esecuzione delle opere interessate dal termine PNRR, a fronte del riconoscimento dei maggiori oneri connessi alla nuova programmazione temporale, con conseguente aumento del costo dell'intervento da realizzare. La corretta quantificazione degli oneri è stata devoluta al Collegio Consultivo tecnico.

[12] La Work Breakdown Structure (WBS) anche definita come "scomposizione strutturata del progetto" è uno strumento utilizzato per la scomposizione analitica di un progetto in parti elementari. Con tale strumento il progetto viene scomposto gerarchicamente in componenti, con un grado di dettaglio sempre maggiore seguendo un approccio "top down". Ogni livello rappresenta porzioni sempre più dettagliate del progetto. Ogni elemento o macro-attività del progetto è chiamato Work Breakdown Element (WBE). All'ultimo livello di scomposizione si identificano i Work Package (Pacchetti di lavoro), in cui vengono indicate tutte le istruzioni da svolgere per il raggiungimento di una determinata attività e compito.
L'Unità di Missione ha specificato che "attraverso l'analisi della "Work breakdown Structure" (WBS) di ciascun intervento – ovvero la struttura analitica di progetto che comprende le attività scomposte in singole e definite componenti – è possibile sia identificare le attività che determinano un contributo sul target fisico chilometrico, sia delineare l'avanzamento fisico ed economico nella finestra temporale del Piano."

[13] I KPI (Key Performance Indicators) sono strumenti che vengono utilizzati per misurare le prestazioni di un progetto e valutare se si stia procedendo verso il raggiungimento degli obiettivi. Sono indicatori chiave che permettono di capire se il progetto stia procedendo come previsto, se ci siano deviazioni e in che modo si possano correggere. In sostanza, passare da un KPI di lotto funzionale a uno di parti d'opera significa passare da un monitoraggio a livello macro a uno a livello micro, fornendo una visione più dettagliata e precisa del progresso del progetto.

anche rappresentato che, attraverso l'inserimento di ulteriori lotti ferroviari e la capacità di assorbimento di quelli già presenti nel Piano che non presentano particolari criticità (all'interno del complessivo portafoglio di investimenti della missione 3 componente 1), alla riduzione del finanziamento PNRR per la sub-misura in oggetto non corrisponde un aggravio a scapito della finanza pubblica. La nominata Struttura, sul punto, ha dichiarato che, nell'ambito dell'aggiornamento del Contratto di programma 2025, sarà possibile garantire immediata copertura finanziaria per la quota definanziata dal PNRR tramite le risorse nazionali non più necessarie relative ai progetti che vedranno aumentare il contributo PNRR.
Il target dell'investimento è stato perciò rideterminato come segue:

Tabella n. 2 - Milestone e Target CID 20 giugno 2025

Milestone e Target	Scadenza	Descrizione
Target M3C1-11	**T2/2026**	15 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia costruiti. La ripartizione indicativa dei 15 km è la seguente: - Orte-Falconara (12,3 km) -Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia (2,8 km).

Fonte: Rielaborazione Cdc da Allegato alla decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin 20.06.2025

Con l'ultima revisione del Piano di cui alla decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin del 27 novembre 2025 – fermi il numero dei chilometri da realizzare (per l'investimento complessivo 15 Km; per la tratta Orte-Falconara indicativamente 12,3 km) e il termine (T2/2026) – è stato modificato il target da conseguire, ora descritto come consistente nel "rilascio di certificati di completamento dei lavori, in linea con la metodologia WBS, per la costruzione di 15 km di ferrovia ad alta velocità sulle linee Orte-Falconara e Taranto-Metaponto–Potenza–Battipaglia", con la specificazione che "per la valutazione e l'autorizzazione di ciascun progetto o investimento in tale ambito devono essere rispettate tutte le norme e le procedure di cui all'art. 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva 92/43/Cee e seguite le linee guida nazionali per la valutazione d'impatto pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 303 del 28 dicembre 2019".
In sintesi, quanto al sub-investimento in esame, non sono, dunque, previsti milestone o target per l'anno 2025 e devono essere realizzati indicativamente 12,3 chilometri di ferrovia ad alta velocità nel termine del 30 giugno 2026, i quali concorrono a raggiugere il target - definitivo e non più modificabile – da perseguire entro tale data, fissato complessivamente in 15 chilometri di ferrovia da realizzare sulle linee Orte-Falconara e Taranto-Metaponto–Potenza–Battipaglia. Tali chilometri – stante il passaggio del KPI fisico relativo alla conclusione lavori da lotto funzionale a parti d'opera – concorrono,

perciò, quota parte, a valere sulla misura 1.3 “Connessioni diagonali”, al raggiungimento di un KPI sulla direttrice Orte-Falconara mediante il completamento di parti d’opera.

4. RISORSE FINANZIARIE ASSEGNATE E IMPIEGATE

In termini complessivi, quanto ai fondi PNRR, il sub-investimento in esame, nel suo complesso, come illustrato nella tabella di seguito, è stato così finanziato: in attuazione della CID 2021, dal decreto Mef del 06.08.2021, per 510.000.000,00[14] euro per "Nuovi progetti"; in attuazione della CID 2023, dal decreto Mef del 03.05.2024[15], per 474.000.000,00 euro per "Nuovi progetti"; in attuazione della CID giugno 2025, dal decreto Mef del 09.09.2025[16] per 430.937.544,47 euro, di cui 350.419.303,05 per "Nuovi progetti" e 80.518.241,42 euro per "Progetti in essere[17]".

Tabella n. 3 - Dotazione finanziaria PNRR

(in euro)

CID	Investimento PNRR M3C1 I1.3.2 Orte Falconara	Nuovi progetti	Progetti in essere	Totale
CID 2021	d.m. Mef 6 agosto 2021	510.000.000,00		
CID 2023	d.m. Mef 3 maggio 2024	474.000.000,00		
CID giugno 2025	d.m. Mef 9 settembre 2025	350.419.303,05	80.518.241,42	430.937.544,47

Fonte: Elaborazione Cdc

A differenza degli interventi PNRR di competenza del Mit diversi da quelli ricompresi nella Missione 3 Componente 1, le cui risorse sono assegnate per mezzo di decreti ministeriali, gli interventi ferroviari sono stati individuati tramite il Contratto di programma, il quale, ai sensi dell'art. 15 del d.lgs. n. 112/2015[18], è finalizzato a regolare

[14] Il sub investimento comprendeva allora anche la "Velocizzazione tratte Orte Falconara" per l'importo di 36 milioni di euro.

[15] "Modifiche alla tabella A allegata al decreto 6 agosto 2021, recante: «Assegnazione delle risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e ripartizione di traguardi e obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione» e successive modificazioni ed integrazioni."

[16] "Aggiornamento della tabella A allegata al decreto 3 maggio 2024, in materia di assegnazione delle risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza" (pubblicato in G.U. n. 232 del 6 ottobre 2025).

[17] I "Progetti in essere" sono investimenti preesistenti al PNRR del 2021, già finanziati con risorse del bilancio dello Stato ma inseriti nel Piano in quanto riconducibili alle finalità del dispositivo per la ripresa e la resilienza perché coerenti con gli obiettivi e le condizioni del regolamento Ue 2021/241 istitutivo del dispositivo. Ai sensi dell'art. 17, paragrafo 2, del citato regolamento, sono ammissibili le misure avviate a decorrere dal 1° febbraio 2020. In altri termini - come specificato nel dossier del Servizio studi della Camera dei deputati "La riprogrammazione degli interventi del PNRR", aggiornato all'8 aprile 2024 – i progetti in essere sono progetti finanziati con risorse a valere sul bilancio dello Stato per investimenti avviati prima della decisione del Consiglio Ecofin del 13 luglio 2021, inseriti nel PNRR in quanto coerenti con gli obiettivi e le condizioni del regolamento.

[18] L'art. 15 ("Rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato") del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 ("Attuazione della direttiva 2012/34/Ue del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)") statuisce infatti:
"1. I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. I contratti di programma sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni, per l'attuazione delle strategie di sviluppo sostenibile dell'infrastruttura ferroviaria nazionale come individuate nel documento di cui all'articolo 1, comma 7, e per definire altresì la programmazione degli

la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e al suo adeguamento agli obblighi di legge, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione nazionale e comunitaria.

Come comunicato dal Mit, il quadro economico finanziario dell'investimento vigente al 31 ottobre 2025 è quello registrato nell'Aggiornamento 2024 del Contratto di Programma – Parte Investimenti tra Mit e Rfi, e, in particolare, per i due interventi, tenendo conto delle registrazioni di cui alle Appendici 3 ("Schede interventi aggiornamento 2024 CdP 2022-2026") e 9 ("Elenco opere inserite nel Piano nazionale ripresa e resilienza (PNRR) e Piano Complementare (PNC))"si specifica che:

---

investimenti, anche previsti da specifiche disposizioni di legge, relativi alla manutenzione, al rinnovo e alla sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria, nel rispetto dei principi e parametri fondamentali di cui all'allegato II del presente decreto. Le condizioni dei contratti di programma e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto. (…). 2. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per quanto attiene ai profili finanziari, entro il mese di giugno dell'anno precedente all'inizio di ciascun quinquennio programmatorio sottopone lo schema di contratto all'approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), che adotta la relativa delibera entro trenta giorni. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili informa l'organismo di regolazione, che si esprime entro quindici giorni relativamente ai profili di competenza, e, mediante il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto dello schema di contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoposto all'approvazione del CIPESS.La delibera del CIPESS è sottoposta al controllo di legittimità da parte della Corte dei conti ai sensi dell'articolo 41, comma 5, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Lo schema di contratto di programma è sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il gestore dell'infrastruttura entro quindici giorni dalla registrazione da parte della Corte dei conti della delibera di approvazione del medesimo schema da parte del CIPESS. Il contratto di programma è trasmesso, entro cinque giorni dalla sottoscrizione, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili alle Camere, al Ministero dell'economia e delle finanze e al CIPESS, con apposita informativa. Gli investimenti ferroviari autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nel contratto di programma in corso alla data di entrata in vigore di dette disposizioni e ne costituiscono parte integrante. Gli aggiornamenti di cui al comma 2-bis danno evidenza di tali investimenti e dei relativi finanziamenti che vi rimangono vincolati ai sensi delle disposizioni di legge.2-*bis*. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di bilancio, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria provvedono alla sottoscrizione degli aggiornamenti annuali del contratto di programma, in coerenza con quanto previsto dal documento strategico di cui all'articolo 1, comma 7. Gli aggiornamenti di importo pari o inferiore a 5 miliardi di euro complessivi sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa informativa al CIPESS. Per gli aggiornamenti di importo superiore a 5 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, si applica la procedura di cui al comma 2. Gli aggiornamenti, entro cinque giorni dall'emanazione del decreto di approvazione ovvero, nei casi previsti dal terzo periodo, dalla loro sottoscrizione, sono trasmessi alle Camere, corredati della relazione di cui al comma 2-*ter*.2-*ter*. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle Camere sullo stato di attuazione dei contratti di programma.3. Nei contratti di programma di cui al comma 1, è disciplinata, nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, separatamente, la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, e la concessione di finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria e a quella straordinaria finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento può essere assicurato con mezzi diversi dai contributi statali diretti, incluso il finanziamento privato. (…).

- l'intervento "Raddoppio PM228–Albacina" (CUP J44D20000060009) presenta un Costo a Vita Intera (CVI)[19] di 149,05 milioni di euro e una dotazione finanziaria di complessivi 149,05 milioni di euro, di cui 35,56 milioni da fondi PNRR;
- l'intervento "Nuovo collegamento PM228–Castelplanio con by pass di Albacina" (CUP J21J05000000001) presenta un Costo a Vita Intera (CVI) di 1.434,00 milioni di euro, una dotazione finanziaria di complessivi 595,88 milioni di euro, di cui 438,44 milioni da fondi PNRR.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture dei trasporti, adottato di concerto con il Mef, n. 148 del 23.05.2024[20], in relazione ai suddetti interventi, alle risorse attribuite ai sensi del decreto Mef 3 maggio 2024, sono stati aggiunti ulteriori finanziamenti nazionali pari a circa 296 milioni di euro. In particolare, circa 147 milioni di euro sono assegnati dal Fondo per le opere indifferibili (FOI)[21] e circa 149 milioni di risorse nazionali attribuite nell'ambito del CdP-Aggiornamento 2024. Pertanto, le risorse complessive disponibili, nella vigenza degli atti sopra richiamati, per i due interventi sono pari a circa 770 milioni di euro, come riportato nella seguente tabella:

Tabella n. 4 - Risorse complessive disponibili

(in euro)

INTERVENTO	PNRR	FOI	ALTRI FINANZIAMENTI	TOTALE
PM 228 Castelplanio	438.440.000,00	147.178.363,50	35.781.641,42	621.400.004,92
Raddoppio PM 228 Albacina	35.560.000,00		113.492.090,00	149.052.090,00
	474.000.000,00	147.178.363,50	149.273.731,42	**770.452.094,92**

Fonte: UdM Mit

A seguito delle modifiche al PNRR effettuate con decisione Ecofin del 20 giugno 2025, la dotazione finanziaria è stata rideterminata con il citato decreto Mef del 9 settembre 2025 come segue per i due interventi:
- PM 228 - Castelplanio: Lotto 2 Genga-Serra S. Quirico: risorse PNRR per circa 304,21

[19] Ai fini del Contratto di Programma 2022-2026 Parte Investimenti per "Costo a vita intera" di un intervento si intende il costo al cui ammontare concorrono tutte le voci di costo associate al quadro economico dell'intervento, comprensivo dell'importo degli appalti (di servizi, lavori e forniture) connessi all'intervento principale e delle somme a disposizione della Committenza, in coerenza con l'articolo 5 dell'allegato I.7 del d. lgs. n. 36/2023 (CdP - I-Agg. 2024 -Art.2 "Aggiornamento dell'articolato del Contratto di Programma –Parte Investimenti 2022-2026").

[20] Ai sensi dell'art. 28 del d.l. n.19/2024, conv. con modifiche dalla l. n. 56/2024, il decreto n. 148 del 23.05.2024 del Mit, adottato di concerto con il Mef, ha provveduto alla rimodulazione delle fonti di finanziamento degli interventi ferroviari ricompresi nella misura M3C1 del PNRR a seguito della decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin dell'8 dicembre 2023 nonché alla ricognizione delle risorse nazionali resesi disponibili a seguito della rimodulazione del PNRR per le misure di competenza del Mit, da finalizzare nell'ambito dell'aggiornamento per l'anno 2024 del contratto di programma - parte Investimenti.

[21] Il Fondo è stato istituito dall'art. 26 ("Disposizioni urgenti in materia di appalti pubblici di lavori"), c. 7 del d.l. n. 50/2022 ("Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina"), convertito con modificazioni dalla l. 15 luglio 2022, n. 91.

milioni di euro come "Nuovi progetti" e per circa 70,13 milioni di euro come "Progetti in essere";
- Raddoppio PM 228–Albacina**:** risorse PNRR per circa 46,2 milioni di euro a valere sulla componente "Nuovi progetti" e per circa 10,39 milioni di euro come "Progetti in essere".

Il Mef - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato - Ufficio Centrale di Bilancio presso il Mit, considerando la rimodulazione della misura di cui al decreto Mef del 9 settembre 2025, ha specificato che le erogazioni per i "Nuovi progetti" non transitano su capitoli di spesa del Mit, ma sulla Contabilità speciale n. 06298[22] mentre le erogazioni per i "progetti in essere" transiteranno invece sul cap. 7122 dello stato di previsione del Mef[23].

L'UdM, rappresentando che alla data del 9 gennaio 2026 è in corso di approvazione l'Aggiornamento 2025 del Contratto di Programma - ove dunque sarà possibile riscontrare le modifiche a livello di singolo CUP/CPL - ha comunicato le assegnazioni di risorse in fase di approvazione fornendo le tabelle di seguito riportate[24] e specificando che alle risorse finanziarie attribuite dal PNRR, si aggiungono le risorse assegnate dal Fondo per le opere indifferibili di cui all'articolo 26, c. 7, del d.l. n. 50/2022 (pari a circa 147 milioni di euro), oltre che circa 230 milioni di risorse nazionali attribuite con ulteriori fondi nazionali nell'ambito del Contratto di programma[25].

---

[22] A differenza delle risorse a legislazione vigente (iscritte nei capitoli di bilancio del Mit, del Mef o a valere del Fondo sviluppo e coesione), le nuove risorse PNRR seguono il circuito finanziario stabilito per le risorse finanziate dal Dispositivo per la ripresa e resilienza e, pertanto, costituiscono delle gestioni fuori bilancio (cfr. decreto del Mef dell'11 ottobre 2021 recante le "Procedure relative alla gestione finanziaria delle risorse previste nell'ambito del PNRR di cui all'articolo 1, comma 1042, della legge 30 dicembre 2020, n. 178" e Circolare Mef - Rgs n. 29 del 26 luglio 2022 "Circolare sulle procedure finanziarie PNRR" con il relativo allegato "Manuale delle procedure finanziarie degli interventi PNRR"). In data 22.10.2021, è stata aperta la Contabilità speciale del Mit n. 6298, presso la Tesoreria dello Stato, appartenente al c.d. "gruppo 286" delle Amministrazioni centrali titolari di interventi PNRR.

[23]Nella circolare Mef-Rgs n. 29/2022 ("Circolare sulle procedure finanziarie PNRR") viene evidenziato che essa si riferisce esclusivamente alla gestione delle risorse relative al PNRR giacenti nei conti correnti di tesoreria statale NGEU di cui al c. 1038 dell'art. 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178 e non riguarda le rimanenti risorse destinate a finanziare interventi del PNRR, ma allocate nel bilancio dello Stato. In proposito si precisa che tali ultime risorse seguono, infatti, le procedure ordinarie di gestione finanziaria e contabile attraverso i capitoli di bilancio.
Secondo quanto riportato nel "Manuale delle procedure finanziarie degli interventi PNRR", allegato alla citata circolare n. 29/2022, nel paragrafo dedicato ai "Progetti in essere" (par. 8) si specifica quanto segue:
"A livello di circuito finanziario, i progetti in essere seguono il circuito previsto dal bilancio ordinario essendo risorse finanziate a valere su autorizzazioni di spesa del bilancio dello Stato. La normativa, tuttavia, prevede la possibilità che il dispositivo del Fondo Next Generation EU - Italia possa anticipare le risorse finanziarie anche per i progetti già in corso, ossia attivati dal 1° febbraio 2020. Tale previsione risponde all'esigenza di garantire liquidità alle Amministrazioni centrali titolari e ai Soggetti attuatori per porre in essere le attività necessarie all'esecuzione degli investimenti coerentemente con i tempi previsti per il conseguimento di Milestone e Target. La normativa prevede anche la possibilità di gestire le risorse dei progetti in essere con le stesse modalità adottate nell'ambito del dispositivo del Next Generation EU – Italia".

[24] Con riferimento alle cifre inserite nelle tabelle l'U.d.M. ha specificato che esse sono state estratte dal sistema gestione del Soggetto attuatore e arrotondate al centesimo e ha precisato che eventuali squadrature sono dovute ad arrotondamenti oltre il secondo decimale.

[25] L'UdM ha rappresentato che l'intervento PM 228-Castelplanio ha subito un aumento del suo costo a vita intera e pertanto nell'aggiornamento del Contratto di programma 2025, sarà previsto lo stanziamento di ulteriori risorse per un quadro economico aggiornato pari a circa 659 milioni di euro.

Tabella n. 5 - Finanziamento PNRR

(in euro)

Codifica Locale Progetto (CLP)	Totale	di cui Progetti in essere	di cui Nuovi progetti
M3C1-1.3 (RM-AN) _J21J05000000001	374.344.507,75	70.129.555,05	304.214.952,70
M3C1-1.3 (RM-AN) _J44D20000060009	56.593.036,72	10.388.686,36	46.204.350,36
Totale	**430.937.544,47**	**80.518.241,42**	**350.419.303,05**

Fonte: UdM - Appendice 9 Aggiornamento 2025 al Contratto di programma Mit-Rfi in fase di approvazione

Tabella n. 6 - Risorse finanziarie – Previsione Contratto di programma 2025

(in euro)

CLP	Nome intervento	PNRR	FOI	Altri finanziamenti	CVI
M3C1-1.3 (RM-AN) _J21J05000000001	PM 228 - Castelplanio	374.344.507,75	147.178.363,50	137.958.128,75	659.481.000,00
M3C1-1.3 (RM-AN) _J44D20000060009	Raddoppio PM228-Albacina	56.593.036,72		92.459.053,28	149.052.090,00
Totale		**430.937.544,47**	**147.178.363,50**	**230.417.182,03**	**808.533.090,00**

Fonte: UdM - Aggiornamento 2025 al Contratto di programma Mit-Rfi in fase di approvazione.

Secondo i dati comunicati dal Soggetto Attuatore, l'avanzamento dei lavori in relazione ai due interventi, è nel suo complesso come segue:

- PM228–Castelplanio: Lotto 2 Genga–Serra S. Quirico: pari a circa 95,4 milioni di euro al 30.09.2025 e pari a ca. 100,8 milioni di euro al 31.12.2025;
- Raddoppio PM228–Albacina: pari a ca. 8,4 milioni di euro al 30.09.2025 e pari a circa 9,7 milioni di euro al 31.12.2025.

Con riferimento alla spesa effettuata a valere sui fondi PNRR si riporta di seguito la tabella fornita dall'UdM concernente l'avanzamento del Piano dei costi e la spesa dichiarata dal Soggetto attuatore al 30 settembre 2025:

Tabella n. 7 - Avanzamento finanziario

(in euro)

CLP	Costo a vita intera	Fin. Opera PNRR	Piano dei costi realizzato	Da realizzare per completare l'opera	Da realizzare per il target PNRR	Pagamenti di Rfi su Fonte PNRR
M3C1-1.3 (RM-AN) _J21J05000000001	659.481.000,00	374.344.507,75	94.318.426,85	565.162.573,15	326.155.872,13	48.188.635,62
M3C1-1.3 (RM-AN) _J44D20000060009	149.052.090,00	56.593.036,72	8.489.375,82	140.562.714,18	50.462.014,16	6.131.022,56
Totale	**808.533.090,00**	**430.937.544,47**	**102,807.802,67**	**705.725.287,33**	**376.617.886,29**	**54.319.658,18**

Fonte: UdM - Appendice 9 Aggiornamento 2025 al Contratto di programma Mit-Rfi in fase di approvazione

In relazione ai dati sopra riferiti e riportati nelle precedenti tabelle, si precisa che il Mit–Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto ha fornito ulteriori informazioni circa l'Aggiornamento 2025 del CdP-I, riferendo che, alla data del 14.01.2026, l'atto è stato sottoscritto dalle parti ed è in corso la sottoscrizione del decreto interministeriale Mit-Mef di relativa approvazione.

Sul punto, nel confermare l'ammontare delle risorse PNRR assegnate ai progetti e quello del CVI relativo all'intervento "Raddoppio PM228-Albacina", ha comunicato per l'intervento "Raddoppio PM228-Castelplanio" un CVI pari a 1.680,25 milioni di euro e risorse totali disponibili pari a 663,40 milioni di euro.

L'UdM, inoltre, in relazione ai trasferimenti del Mit al Soggetto attuatore, ha riferito che sono state erogate le anticipazioni a concorrenza del 30%, in linea con il circuito finanziario previsto in ambito PNRR che, ai sensi dell'art. 11 del d.l. n. 19/2024, prevede una quota di anticipazione erogabile fino a tale percentuale. La medesima struttura, nel comunicare che sono state anche trasferite le risorse a titolo di anticipazione del 30% a valere sulla quota FOI, ha riferito che l'importo trasferito a Rfi è complessivamente pari a 186,3 milioni di euro.

Dal sistema informativo ReGIS, alla data dell'8 gennaio 2026, risulta che il sub-investimento nel suo complesso ha beneficiato di n. 4 anticipazioni per complessivi 186.353.509,05 euro, come specificato di seguito:

Tabella n. 8 - Anticipazioni presenti su ReGIS

(in euro)

Data approvazione RDE*	Importo RDE
04/08/2022	51.000.000,00
25/07/2024	60.191.500,00
18/10/2024	31.008.500,00
11/06/2025	44.153.509,05
TOTALE	**186.353.509,05**

*RDE: Richiesta di erogazione

Anche il Mit ha comunicato che le anticipazioni complessive relative ai due interventi ammontano a 186.353.509,05 euro ed ha fornito dati specificatamente riferiti agli interventi in esame.

L'intervento "Raddoppio PM228–Albacina" (CUP J44D20000060009) ha beneficiato di n. 3 erogazioni a titolo di anticipazione, per complessivi 10.668.000,00 di euro, come da tabella di seguito:

Tabella n. 9 - Anticipazioni "Raddoppio PM228–Albacina"

(in euro)

ID Richiesta	Causale Trasferimento	Misura	Fondo	Stato richiesta	Importo autorizzato	Data erogazione	Importo erogato
4000218282	001-Trasferimento anticipazione	M3C1I.1.3.2 Collegamenti diagonali (Orte-Falconara)	RRF	Pagato	0,00	29.08.2022	2.326.291,69
4000218280	001-Trasferimento anticipazione	M3C1I.1.3.2 Collegamenti diagonali (Orte-Falconara)	RRF	Pagato	0,00	29.08.2022	3.826.075,95
4000218279	001-Trasferimento anticipazione	M3C1I.1.3.2 Collegamenti diagonali (Orte-Falconara)	RRF	Pagato	0,00	06.08.2024	4.515.632,36
					0,00		**10.668.000,00**

Fonte: Mit- Dip. Infrastrutture e reti di trasporto

L'intervento "Raddoppio PM228–Castelplanio con by pass di Albacina" (CUP J21J05000000001) ha beneficiato di n. 4 erogazioni a titolo di anticipazione pari a 175.685.509,05 euro, come da tabella di seguito:

Tabella n. 10 - Anticipazioni Raddoppio PM228–Castelplanio con by pass di Albacina

(in euro)

ID Richiesta	Causale Trasferimento	Misura	Fondo	Stato richiesta	Importo autorizzato	Data erogazione	Importo erogato
4000229949	001-Trasferimento anticipazione	M3C1I.1.3.2 Collegamenti diagonali (Orte-Falconara)	RRF	Pagato	44.153.509,05	24.06.2025	44.153.509,05
4000218281	001-Trasferimento anticipazione	M3C1I.1.3.2 Collegamenti diagonali (Orte-Falconara)	RRF	Pagato	0,00	29.08.2022	28.682.208,31
4000218278	001-Trasferimento anticipazione	M3C1I.1.3.2 Collegamenti diagonali (Orte-Falconara)	RRF	Pagato	0,00	06.08.2024	55.675.867,64
4000218277	001-Trasferimento anticipazione	M3C1I.1.3.2 Collegamenti diagonali (Orte-Falconara)	RRF	Pagato	0,00	29.08.2022	47.173.924,05
					44.153.509,05		**175.685.509,05**

Fonte: Mit- Dip. Infrastrutture e reti di trasporto

5. STATO DI ATTUAZIONE DEL SUB-INVESTIMENTO

Sommario: 5.1 Raddoppio PM228-Castelplanio - Lotto 2: tratta Genga – Serra S. Quirico. - 5.2 Raddoppio PM228-Albacina

Per quanto attiene allo stato di avanzamento delle attività fisiche relative alle due tratte, il Soggetto attuatore e il Mit hanno riferito quanto segue in relazione ai due interventi.

5.1 Raddoppio PM 228–Castelplanio – Lotto 2 – tratta Genga–Serra S. Quirico

L'appalto è stato aggiudicato in data 31.10.2023 a R.T.I. ETERIA Consorzio Stabile s.c.a.r.l. (Capogruppo Mandataria) – SALCEF s.p.a. a socio unico (Mandante) con progettista indicato PROGER spa. Il progetto aggiudicato prevede la realizzazione di circa 9 Km sulla linea Orte-Falconara.

Il progetto esecutivo delle opere di Parte A-Opere anticipate (consistenti principalmente in: deviate provvisorie stradali e della linea ferroviaria per consentire l'avvio dello scavo delle gallerie naturali, realizzazione di un cavalcaferrovia provvisorio per garantire l'accesso ad alcune località duranti i lavori) è stato approvato il 20.12.2024.

Il 24.12.2024 è stata effettuata la consegna dei lavori, da cui sono decorsi i termini contrattuali. Il progetto esecutivo delle restanti opere (Parte B) è stato approvato il 17.03.2025 e in data 22.03.2025 è stata effettuata la formale consegna dei lavori di Parte B.[26]

Alla data del 30 settembre 2025 sono in corso di esecuzione le opere civili non interferenti con l'esercizio ferroviario, quali lo scavo delle gallerie naturali, la realizzazione delle fondazioni ed elevazioni dei viadotti e le attività relative alla realizzazione del sistema delle nuove viabilità. Inoltre, sono in corso di completamento due flessi provvisori, denominati "deviata Cascatelle" e "deviata Serra San Quirico", che consentiranno di spostare l'esercizio ferroviario su tali flessi consentendo il completamento delle opere interferenti con la linea in esercizio.

Il Soggetto attuatore ha evidenziato che i lavori risentono dello scorrimento temporale registrato nella fase della progettazione esecutiva e relativa verifica, il quale ha determinato l'erosione dei margini temporali di realizzazione dell'opera, oltre al ritardo dovuto all'acquisizione nelle autorizzazioni nella fase precedente all'affidamento. In particolare, nel corso dei lavori, avviati con la consegna dei lavori di Parte A, sono emerse le seguenti principali criticità:

[26] In data 24.12.2024 è stato sottoscritto l'"Atto di sottomissione" n. 1 con il quale sono state approvate le modifiche emerse nel corso dello sviluppo della progettazione esecutiva a cura dell'appaltatore delle opere di Parte A. In data 20.03.2025, è stato sottoscritto l'Atto di Sottomissione n. 2 con il quale sono state approvate le modifiche emerse nel corso dello sviluppo della progettazione esecutiva a cura dell'appaltatore delle opere di Parte B.

- ritardata consegna dei lavori di Parte A e B per effetto della protrazione delle tempistiche di progettazione esecutiva che, di conseguenza, hanno ritardato l'avvio dell'iter di ottemperanza presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (Mase) alle condizioni contenute nel provvedimento VIA;
- ritardata acquisizione dell'area "La Cuna"[27] a causa dell'opposizione di alcuni gestori dell'area commerciale insistente nella sopracitata area;
- ridotta attività per inaccessibilità delle aree di lavoro dovuta al mantenimento in efficienza dei guadi in seguito ad eventi metereologici avversi;
- ridotta produzione di calcestruzzo per insufficiente capacità degli impianti e ritardata individuazione degli stessi da parte dell'appaltatore;
- necessità di maggiori tempistiche per la risoluzione delle interferenze;
- dissesto franoso sul versante di imbocco della galleria naturale Pontechiaradovo.

Alla data del 31 dicembre 2025, secondo quanto comunicato da Rfi, sono in corso di esecuzione le opere civili non interferenti con l'esercizio ferroviario (quali: scavo delle gallerie naturali, realizzazione delle fondazioni ed elevazioni dei viadotti e attività relative alla realizzazione del sistema delle nuove viabilità) e sono stati scavati circa 2,65 chilometri di gallerie naturali rispetto ai circa 5,03 chilometri previsti nell'intero intervento ed è stato sostanzialmente completato il corpo del rilevato relativo a due flessi provvisori denominati "deviata Cascatelle" e "deviata Serra San Quirico", i quali, una volta attivati, consentiranno di spostare l'esercizio ferroviario su di essi consentendo il completamento delle opere interferenti con la linea in esercizio (galleria naturale Genga – GN 02 unitamente a rilevati e trincee in uscita dalla GN 02 lato Castelplanio).

Rfi ha anche rappresentato che, al fine di risolvere una interferenza di un elettrodotto TERNA con il Viadotto VI01, è stata sottoscritta un'apposita convenzione tra Rfi e TERNA che prevede la progettazione e realizzazione del progetto di risoluzione a cura di TERNA e l'espletamento dell'iter autorizzativo a cura di Rfi sulla base di quanto disposto dagli artt. 48-*bis* e 48 comma 5 ultimo periodo, del d.l. n. 77/2021.

Sul punto il Soggetto attuatore ha specificato inoltre che, a seguito della convocazione della Conferenza di Servizi (CdS) del 23.09.2025 per l'approvazione del progetto di risoluzione dell'interferenza redatto da TERNA, in data 23.12.2025, è stata adottata la positiva determinazione conclusiva della CdS.

Con riferimento all'intervento in esame è stato comunicato che, ad ottobre 2025, erano pendenti cinque giudizi innanzi al giudice amministrativo[28]. È stato poi riferito che,

[27] Area nel Comune di Genga, a servizio del sito turistico delle Grotte di Frasassi.

[28] Con tali ricorsi si chiede l'annullamento, tra gli altri, dei seguenti atti: determinazione conclusiva della Conferenza di servizi di Rfi del 26 aprile 2023, relativa al potenziamento della direttrice Orte-Falconara - PFTE "Raddoppio della tratta PM 228-Castelplanio con by-pass di Albacina" - Lotto 2: Genga-Serra San Quirico; decreto n. 144, datato 20 marzo 2023, con il quale il Mase, di concerto con il Ministero della cultura (Mic), ha espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale.

alla data del 31 dicembre 2025 alcuni sono stati definiti con sentenza di rigetto[29].
Nella relazione del Commissario straordinario di novembre 2025, nella parte dedicata alle "eventuali criticità e misure adottate/da adottare" viene riportato testualmente che:
"La programmazione dell'intervento non prevede margini temporali né per la gestione di eventuali imprevisti realizzativi né per carenze della filiera produttiva dell'Appaltatore; pertanto, è in corso un attento monitoraggio da parte di RFI e Italferr[30]al fine di prevenire scorrimenti delle parti d'opera interessate dal target PNRR."

5.2 Raddoppio PM 228 – Albacina

È stato comunicato che il complesso iter autorizzativo, che ha coinvolto diversi enti, ha determinato ritardi nell'avvio della procedura di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori. L'appalto è stato aggiudicato a R.T.I. ETERIA Consorzio Stabile s.c.a.r.l. (capogruppo mandataria) – SALCEF s.p.a. a socio unico (mandante) con progettista indicato PROGER s.p.a. Il progetto aggiudicato prevede la realizzazione di circa 4 Km sulla linea Orte-Falconara.
In data 17.05.2024 sono state consegnate all'appaltatore le prestazioni di progettazione in via d'urgenza; in data 03.03.2025 è stata sottoscritta la convenzione d'appalto R4878-A2024; il 23.03.2025 è stato approvato il Progetto esecutivo (PE) delle opere di Parte A - opere anticipate (consistenti principalmente in realizzazione di trincee e rilevati, adeguamento viabilità, nuove viabilità, realizzazione di scatolari/tombini da spingere sotto l'attuale sede ferroviaria); il 18.04.2025 è stata effettuata la formale consegna dei lavori da cui sono decorsi i termini contrattuali; il 07.08.2025 è stato approvato il progetto esecutivo delle restanti opere (Parte B) e in data 11.08.2025 è stata effettuata la formale consegna dei lavori di Parte B.
Il procedimento di verifica di ottemperanza è stato avviato presso il Mase e il Mic l'11.08.2025; in data 17.11.2025 è stato comunicato l'esito dell'istruttoria da cui è risultato che le condizioni ambientali sulla fase di progettazione esecutiva risultano ottemperate.
Rfi riferisce che alla data del 30 settembre sono state eseguite le attività propedeutiche al raddoppio e sono in corso di realizzazione i rilevati e le trincee della futura nuova

[29] In relazione al giudizio promosso innanzi al Tar Marche dai concessionari dell'area mercatale "La Cuna" interessata dal progetto del Lotto 2 in esame, nella relazione del Commissario straordinario di novembre 2025 si riferisce che, con sentenza n. 35/2025, il giudice amministrativo ha riconosciuto la prevalenza dell'interesse pubblico alla realizzazione dei lavori di raddoppio della linea ferroviaria con conseguente necessità di sgomberare l'area oggetto di contestazione.

[30] Rfi ha comunicato: con riferimento all'intervento "Raddoppio PM 228–Castelplanio – Lotto 2 – tratta Genga–Serra S. Quirico", è stato conferito in data 03.01.2024 alla società Italferr specifico incarico per l'esecuzione delle prestazioni di verifica della progettazione esecutiva (VPE), delle attività propedeutiche all'inizio lavori e di direzione lavori (DL); con riferimento all' intervento "Raddoppio PM 228–Albacina" è stato conferito in data 20.06.2024 alla società Italferr specifico incarico per le prestazioni di verifica della progettazione esecutiva (VPE), attività propedeutiche all'inizio lavori, espropri e direzione lavori (DL).

sede nonché le attività preparatorie alla realizzazione degli attraversamenti idraulici e del nuovo sistema di viabilità.
Il Soggetto attuatore ha evidenziato che, anche per questa tratta, i lavori risentono dello scorrimento temporale registrato nella fase della progettazione esecutiva e relativa verifica, il quale ha determinato l'erosione dei margini temporali di realizzazione dell'opera, oltre al ritardo dovuto all'acquisizione nelle autorizzazioni nella fase precedente all'affidamento.
Il medesimo Soggetto ha rappresentato che nel corso dei lavori, sono emerse le seguenti principali criticità:
- ritardata consegna dei lavori di Parte A e B per effetto della protrazione delle tempistiche di progettazione esecutiva che di conseguenza hanno ritardato l'avvio dell'iter di ottemperanza presso il Mase alle condizioni contenute nel provvedimento VIA;
- necessità di maggiori tempistiche per la risoluzione delle interferenze.
Alla data del 31 dicembre 2025 Rfi conferma che sono state eseguite le attività propedeutiche al raddoppio della linea ferroviaria e sono in corso di realizzazione i rilevati e le trincee della futura nuova sede unitamente alle attività preparatorie alla realizzazione degli attraversamenti idraulici e del nuovo sistema di viabilità. Il Soggetto attuatore rileva altresì che, per il progetto in esame, vi è una criticità connessa alla mancanza di soggezioni all'esercizio ferroviario per poter realizzare le opere interferenti con la linea in esercizio, specificando che è per tale ragione che si sta procedendo prioritariamente con le attività di cui sopra non interferenti con l'esercizio ferroviario.
Per questo intervento è stata comunicata l'assenza di contenziosi.
Nella relazione del Commissario straordinario di novembre 2025 nella parte dedicata alle "eventuali criticità e misure adottate/da adottare" viene testualmente segnalato:
"Sostanziale assenza di margini temporali per la gestione di eventuali imprevisti realizzativi dovuta ad allungamento dell'iter autorizzativo che in sede di gara ha comportato una richiesta di riduzione dei tempi di esecuzione dei lavori del 20,5%".
In seguito ai ritardi accumulati dall'appaltatore in fase di progettazione esecutiva è stato chiesto all'appaltatore di mettere in campo tutte le azioni mitigative possibili al fine di recuperare tali ritardi nella fase realizzativa e quindi rispettare il target PNRR."
Quanto ai cronoprogrammi procedurali, si deve preliminarmente considerare che, come rilevato in precedenza, il target finale T2 2026 di entrambi gli interventi in esame è stato rimodulato in applicazione della decisione del Consiglio Ecofin del 20 giugno 2025 e verrà quindi raggiunto tramite la realizzazione di parti d'opera, coerentemente con la metodologia WBS condivisa con la Commissione europea.
Sul punto, l'UdM, con nota del 30 ottobre 2025, nel considerare il cronoprogramma procedurale presente in ReGiS a tale data, ha pertanto evidenziato che le date ivi

indicate sono in fase di aggiornamento[31], come si evidenzia nella tabella di seguito:

Tabella n. 11- Cronoprogramma procedurale

PM 228 - Castelplanio: Lotto 2 Genga-Serra S. Quirico		
Fase Procedurale	**Data Inizio Effettiva**	**Data Fine Effettiva**
PFTE (Progetto di fattibilità tecnico economica)	11.12.2020	07.06.2023
Pubblicazione Bando di gara	13.06.2023	13.06.2023
Aggiudicazione	31.10.2023	31.10.2023
Stipula Contratto	28.03.2024	28.03.2024
Esecuzione Lavori	30.11.2023	30.06.2026*
Collaudo	01.07.2026*	23.12.2027*
PM 228 - Albacina		
Fase Procedurale	**Data Inizio Effettiva**	**Data Fine Effettiva**
PFTE (Progetto di fattibilità tecnico economica)	11.12.2020	29.01.2024
Pubblicazione Bando di gara	02.02.2024	02.02.2024
Aggiudicazione	19.04.2024	19.04.2024
Stipula Contratto	06.03.2025	06.03.2025
Esecuzione Lavori	17.05.2024	30.06.2026*
Collaudo	01.07.2026*	23.12.2027*

*Date previste e in fase di aggiornamento coerentemente con la rimodulazione 2025
Fonte: ReGIS - UdM del Mit

Il Soggetto attuatore, con nota del 31 ottobre u.s., ha comunicato, invece, il cronoprogramma delle attività concernenti le due tratte che tiene conto del target PNRR come determinato nella decisione del Consiglio Ecofin appena citata (CID giugno 2025).

[31] L'UdM del Ministero ha rappresentato che i dati presenti su ReGis, coerenti con i cronoprogrammi presenti in Appendice 3 dell'Aggiornamento 2024 al Contratto di Programma – Investimenti 2022-2026, non tengono conto della revisione del PNRR di giugno 2025, che ha, in buona sostanza, rimodulato "a saldo zero" le fonti di finanziamento di ciascun intervento e modificato i target del piano, precisando che tale rimodulazione troverà attuazione e riscontro nell'Aggiornamento 2025 del Contratto di Programma 2022-2026, parte investimenti, tra Mit e Rfi.
Il Soggetto attuatore, in merito al monitoraggio degli interventi sulla piattaforma ReGis, ha a sua volta rappresentato che, d'intesa con l'UdM del Ministero, sono stati temporaneamente sospesi gli aggiornamenti periodici in attesa dell'approvazione della proposta di rimodulazione degli interventi in PNRR per la quale si è in attesa del decreto Mit/Mef.

Tabella n. 12 - Cronoprogramma delle attività

Attività	Inizio	Fine
NPP 0298 - Raddoppio tratta Genga - Serra San Quirico		
Consegna delle prestazioni di Progettazione Esecutiva	30.11.2023	30.11.2023
Progettazione Esecutiva	30.11.2023	22.03.2025
Consegna dei lavori opere di Parte A (decorrenza termini contrattuali)	24.12.2024	24.12.2024
Completamento lavori target PNRR (Raggiungimento KPI fisico parti d'opera)	24.12.2024	30.06.2026
Completamento lavori da contratto	24.12.2024	14.11.2026
Attività	**Inizio**	**Fine**
NPP 0390 - Raddoppio tratta PM228 - Albacina		
Consegna delle prestazioni di Progettazione Esecutiva	17.05.2024	17.05.2024
Progettazione Esecutiva	17.05.2024	11.08.2025
Consegna dei lavori opere di Parte A (decorrenza termini contrattuali)	18.04.2025	18.04.2025
Completamento lavori target PNRR (Raggiungimento KPI fisico parti d'opera)	18.04.2025	30.06.2026
Completamento lavori da contratto	18.04.2025	09.12.2026

Fonte: Rfi

6. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE e RACCOMANDAZIONI

Tenendo conto del fatto che il presente report si riferisce alla gestione avvenuta nell'anno 2025, si deve evidenziare che, per tale anno, non sono previsti milestone o target da perseguire e, in sintesi, per il sub-investimento in esame devono essere realizzati, con fondi PNRR indicativamente 12,3 chilometri di ferrovia ad alta velocità nel termine del 30 giugno 2026, i quali concorrono a raggiugere il target - definitivo e non più modificabile – da perseguire entro tale data, fissato complessivamente in 15 chilometri di ferrovia da realizzare sulle linee Orte-Falconara e Taranto-Metaponto–Potenza–Battipaglia.

Tali chilometri – stante il passaggio del KPI (Key Performance Indicators) fisico relativo alla conclusione lavori da lotto funzionale a parti d'opera – concorrono, perciò, quota parte, a valere sulla misura 1.3 "Connessioni diagonali", al raggiungimento di un KPI sulla direttrice Orte-Falconara mediante il completamento, appunto, di parti d'opera rispetto ai lotti funzionali in cui esse sono incluse.

Il dato, come esposto in precedenza, è conforme a quanto espressamente previsto nel Piano approvato (come risultante dopo la revisione di cui all'Allegato alla decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin del 27 novembre 2025) e alla metodologia di analisi dei progetti ivi richiamata, proposta dal Governo italiano (su richiesta del Mit con il supporto del Soggetto attuatore), condivisa dalla Commissione europea e poi approvata dal Consiglio Ecofin.

Al sub-investimento in esame, dopo la modifica del PNRR di cui alla decisione Ecofin del 20 giugno 2025, sono assegnati 430.937.544,47 euro come risorse PNRR.

I lotti funzionali in cui gli interventi sono ricompresi, stando a quanto comunicato nel corso dell'istruttoria, avranno risorse complessive idonee a coprire integralmente i loro costi nelle previsioni del Contratto di Programma tra il Mit e Rfi s.p.a. – Parte Investimenti - Aggiornamento 2025, in corso di approvazione, e saranno completati con risorse nazionali dopo la fine del PNRR, entro i termini previsti dai rispettivi cronoprogrammi in corso di definizione.

Sulla base dei dati acquisiti nel corso dell'istruttoria, al 31 dicembre 2025, l'avanzamento dei lavori, nel suo complesso, per l'intervento "PM228–Castelplanio: Lotto 2 Genga–Serra S. Quirico" è pari a circa 100,8 milioni di euro (di cui circa 48,18 milioni di euro di pagamenti su fonte PNRR) e per l'intervento "Raddoppio PM228–Albacina" è pari a circa 9,7 milioni di euro (di cui circa 6,13 milioni di euro di pagamenti su fonte PNRR).

Alla stessa data, con riferimento al primo intervento, sono in corso di esecuzione le opere civili non interferenti con l'esercizio ferroviario, quali lo scavo delle gallerie naturali, la realizzazione delle fondazioni, le elevazioni dei viadotti e le attività relative alla realizzazione del sistema delle nuove viabilità; con riferimento al secondo intervento sono state eseguite le attività propedeutiche al raddoppio della linea

ferroviaria e sono in corso di realizzazione rilevati e trincee della futura nuova sede unitamente alle attività preparatorie alla realizzazione degli attraversamenti idraulici e del nuovo sistema di viabilità.
Le strutture coinvolte a vario livello nella realizzazione degli interventi in esame, nonostante le criticità e le interferenze di varia natura presentatesi nell'esecuzione degli interventi in oggetto - in parte ancora esistenti alla data di redazione del presente rapporto - nell'effettuare le valutazioni volte a presentare le ultime possibili proposte di rimodulazione del Piano, hanno ritenuto realizzabili i target in precedenza indicati, come sopra descritti, entro il termine del 30 giugno 2026[32], ormai, invero, prossimo.
In sede di contraddittorio finale, Rfi ha comunicato che sono in corso "approfondimenti con il Mit, mirati ad individuare le più opportune azioni di mitigazione per contenere il rischio connesso alla non perseguibilità del Target PNRR per i lavori in oggetto".
Si raccomanda perciò all'Amministrazione titolare dell'intervento e al Soggetto attuatore di attuare un monitoraggio continuo delle attività volte alla realizzazione delle opere ricomprese nel target stabilito, rapportato ai cronoprogrammi aggiornati, e di porre in essere tutte le attività possibili volte a risolvere, nei tempi previsti, le criticità e le interferenze ancora esistenti.
Considerata l'entrata in vigore del d.l. 19 febbraio 2026 n. 19, si raccomanda di adeguarsi alle disposizioni concernenti il sistema informativo "ReGis" e la rendicontazione.

[32] Come già evidenziato in precedenza, nella Comunicazione "*Next Generation UE* – The Road to 2026" del 4 giugno 2025, la Commissione europea ha esortato gli Stati membri ad effettuare le ultime modifiche ai loro piani entro il 31 dicembre 2025, includendo unicamente le misure realizzabili entro il 31 agosto 2026.

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

