



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

PNRR - Investimento M3-C1-I1.1.3

**COLLEGAMENTI FERROVIARI AD ALTA VELOCITÀ CON IL
MEZZOGIORNO PER PASSEGGERI E MERCI
(SALERNO - REGGIO CALABRIA)
LOTTO 1A BATTIPAGLIA-ROMAGNANO**

Stato di attuazione al 31/12/2025

Deliberazione 2 marzo 2026, n. 13/2026/G



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

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

**COLLEGAMENTI FERROVIARI AD ALTA VELOCITÀ CON IL
MEZZOGIORNO PER PASSEGGERI E MERCI (SALERNO -
REGGIO CALABRIA)
LOTTO 1A BATTIPAGLIA-ROMAGNANO**

Relatore: Primo Ref. Stefania Gambardella

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

DELIBERAZIONE



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 ferroviari ad alta velocità con il Mezzogiorno per passeggeri e merci (Salerno – Reggio Calabria) Lotto 1A Battipaglia - Romagnano”*;

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 per i giorni 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. 525 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 trasporto;

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.;*

Viste le memorie:

nota prot. n. 437 del 03 febbraio 2026, della Rete ferroviaria italiana Gruppo ferrovie dello Stato italiane, acquisita al prot. n. 641 in pari data;

nota prot. n. 857 del 05 febbraio 2026, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto- Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie Div.2 - infrastrutture ferroviarie contratto di programma, acquisita al prot. n. 706 in pari data;

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 ferroviari ad alta velocità con il Mezzogiorno per passeggeri e merci (Salerno - Reggio Calabria) Lotto 1A Battipaglia - Romagnano"*.

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 trasporto;
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	13
1 Premessa	17
2 Oggetto e obiettivo dell'intervento	21
3 Milestone e target dell'intervento	25
4 Risorse finanziarie assegnate e impiegate	29
5 Stato di attuazione dell'intervento	35
6 Considerazioni conclusive e raccomandazioni	39

* * *

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	30
Tabella 4	Risorse finanziarie al I semestre 2025	32
Tabella 5	Anticipazioni presenti su ReGIS	33
Tabella 6	Avanzamento finanziario e spesa PNRR	34

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1	Nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria	21
Figura 2	CdP-I 2022-2026 - Aggiornamento 2025	32
Figura 3	Scavo gallerie naturali	36

SINTESI

L'intervento in esame, finanziato con il PNRR, ove è indicato come "M3C1I1.1.3" - "Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci, Salerno-Reggio Calabria, lotto 1a Battipaglia-Romagnano", rientra nella Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", Componente 1 "Investimenti sulla rete ferroviaria" e nell'investimento denominato "Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci, Salerno-Reggio Calabria".

Detto investimento ("Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci, Salerno-Reggio Calabria") - la cui spesa è finanziata attraverso prestiti - ha l'obiettivo di ampliare l'infrastruttura ferroviaria italiana, aumentando così la capacità di trasporto su rotaia verso il Sud e favorendo i collegamenti delle regioni meridionali con il Nord. Esso consiste nella costruzione di un numero di chilometri complessivi di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania, fissati dopo la rimodulazione del PNRR di cui alla decisione ECOFIN del 20 giugno 2025 in 114 chilometri totali e per la linea Salerno-Reggio Calabria (tratta Battipaglia-Romagnano) in 14,7 chilometri.

All'intervento in esame, dopo la predetta modifica sono assegnati circa 720 milioni di euro come risorse PNRR.

Con la sesta - e ultima - revisione del Piano di cui alla decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin del 27 novembre 2025, in relazione all'intervento in esame, - fermi il numero dei chilometri da realizzare per l'investimento in cui è ricompreso (114 km) e quello previsto per la specifica tratta Battipaglia Romagnano (14,7 Km) nonché il termine entro cui esso deve essere concluso (T2/2026) - è stato invece 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 114 km di ferrovia ad alta velocità sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania, 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 nel secondo semestre dell'anno 2025, con riferimento all'intervento in oggetto, 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 14,7 chilometri di ferrovia ad alta velocità nel termine del 30 giugno 2026, i quali concorrono a raggiungere il target - definitivo e non più modificabile - da perseguire

entro tale data, fissato complessivamente in 114 chilometri di ferrovia da realizzare sulle linee Napoli Bari, Salerno Reggio Calabria e Palermo Catania.

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 1.1 “Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci”, al raggiungimento di un KPI del lotto 1a Battipaglia Romagnano relativo alla linea Salerno-Reggio Calabria mediante il completamento, appunto, di parti d’opera rispetto al lotto funzionale in cui esse sono incluse (comprendente, quest’ultimo, peraltro, anche l’intervento denominato “Interconnessione Dispari con Lotto 1a - Battipaglia Romagnano” inserito nel PNRR nella misura 1.3 “Connessioni diagonali” e non nella citata misura 1.1, con un’estesa complessiva pari a 35 km totali, di cui 2 km relativi alla suddetta interconnessione).

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.

Il lotto 1a Battipaglia Romagnano, stando a quanto comunicato nel corso dell’istruttoria, avrà risorse complessive idonee a coprirne integralmente il costo nelle previsioni del Contratto di Programma tra il Mit e RFI s.p.a. – Parte Investimenti - Aggiornamento 2025, in corso di approvazione, e sarà completato con risorse nazionali dopo la fine del PNRR, entro i termini previsti dal cronoprogramma in corso di definizione.

Sulla base dei dati acquisiti nel corso dell’istruttoria, per l’intervento in esame, con riferimento alla spesa effettuata dal Soggetto attuatore su fondi PNRR, al 31 ottobre 2025 risultano pagamenti effettuati pari a 254,8 milioni di euro. Con riferimento alle opere realizzate, al 31 dicembre 2025 proseguono le attività afferenti ai principali viadotti (VI01 e VI08), con la realizzazione di gran parte delle opere di fondazione, pile e spalle e quelle relative alle principali gallerie artificiali (GA01 e GA17), per le quali sono stati realizzati gran parte dei diaframmi; per quanto riguarda la realizzazione delle gallerie naturali si registrano i seguenti avanzamenti: GN04 circa 691 m, GN03 circa 128 m, GN08A circa 269 m e GN06 circa 37 m.

Le strutture coinvolte a vario livello nella realizzazione dell’intervento in esame, nonostante le criticità e le interferenze di varia natura presentatesi nell’esecuzione dello stesso - 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 realizzabile il target in precedenza indicato, come sopra descritto, entro il termine del 30 giugno 2026.

In sede di contraddittorio finale, Rfi ha comunicato che, rispetto ai 114 chilometri complessivi di ferrovia da realizzare, risultano completati e attestati 41 km. Sul punto ha ritenuto di evidenziare espressamente che, “nel caso in cui non si dovessero raggiungere i 14,7 km indicati per il collegamento Battipaglia Romagnano, ma dovessero essere superati i km indicati per uno qualunque degli altri interventi inseriti nella medesima misura, il *target* risulterebbe comunque conseguito”.

L’osservazione è coerente con la descrizione del target sopra esposta, oggetto dell’attuale impegno unionale.

1. PREMESSA

Con la deliberazione 21 luglio 2025, n. 54/2025/G, la Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato ha già riferito per il primo semestre 2025 – ai sensi dell’art. 7, c. 7, del d.l. n. 77/2021, convertito con l. n. 108/2021 - sull’intervento, finanziato con il Piano di ripresa e resilienza (PNRR), “M3C1I1.1.3” - “Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci, Salerno – Reggio Calabria, Lotto 1a Battipaglia-Romagnano”.

In particolare, il suddetto intervento – 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 1.1 denominato “Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci, Salerno-Reggio Calabria”.

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.

In particolare, l’investimento 1.1 “Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci” ha l’obiettivo di ampliare l’infrastruttura ferroviaria italiana, aumentando così la capacità di trasporto su rotaia verso il Sud e favorendo i collegamenti delle regioni meridionali con il Nord.

Esso consiste nella costruzione di un numero di chilometri complessivi di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania, fissati, dopo la rimodulazione del PNRR di cui alla decisione Ecofin in data 8 dicembre 2023 (“CID 2023”) in 119 chilometri complessivi e, successivamente, dopo la rimodulazione del PNRR di cui alla decisione Ecofin del 20 giugno 2025 (“CID giugno 2025”), in 114 chilometri totali.

Nello specifico, per la linea Salerno-Reggio Calabria (tratta Battipaglia Romagnano) erano previsti, indicativamente, nello stesso periodo, dapprima, 33 chilometri e, dopo la predetta modifica di giugno, 14,7 chilometri.

Alla diminuzione dei chilometri da realizzare è conseguita la riduzione delle risorse PNRR assegnate, variate, con riferimento all’intervento in esame, dagli originari 1.800 milioni di euro (in applicazione della “CID 2021”¹), fino a circa 720 milioni di euro (nell’applicazione della CID giugno 2025²).

¹ Decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin del 13 luglio 2021, relativa all’approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell’Italia.

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. Con tali comunicazioni la Commissione ha esplicitato, anche con esemplificazioni, le condizioni che possono essere poste alla base delle richieste di modifica dei piani,

Con la sesta - e ultima³ - revisione del PNRR di cui alla decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin del 27 novembre 2025 ("CID novembre 2025"), in relazione a detto intervento, non è stato modificato né il numero complessivo dei chilometri da realizzare per l'investimento in cui è ricompreso (114 km) né quello indicativo per la specifica tratta Battipaglia-Romagnano (14,7 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 114 km di ferrovia ad alta velocità sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania", 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".

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

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 La Commissione europea il 4 giugno 2025 ha adottato la comunicazione "*NextGenerationUE – 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.

Programma - parte Investimenti - (CdP-I), periodicamente aggiornato⁴. Attualmente è vigente il contratto di Programma 2022-2026, parte Investimenti, Aggiornamento 2024 ed è in corso l'iter di aggiornamento per il 2025⁵.

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

Il presente rapporto, utilizzando gli elementi forniti dal Mit, dal Commissario straordinario, dalle altre amministrazioni coinvolte, da Rfi s.p.a., nonché quelli acquisiti da fonti aperte reperibili su Internet e quelli estratti dal sistema informativo ReGiS⁶, analizza lo sviluppo dell'intervento concernente la linea Salerno-Reggio Calabria, Lotto 1a Battipaglia-Romagnano, M3C1-I.1.3, per il II semestre 2025.

In relazione all'attività relativa a tale periodo, deve preliminarmente evidenziarsi che, con la citata deliberazione n. 54/2025/G, questa Sezione, considerando il target da raggiungere come rimodulato nella CID di giugno 2025, quale "parte d'opera" e non più come "lotto funzionale", ha evidenziato la necessità che nell'aggiornamento del contratto di programma trovasse adeguato spazio - anche finanziario - il celere completamento del lotto funzionale originariamente previsto.

In merito, Rfi, nel comunicare le misure consequenziali adottate in esito alle osservazioni contenute nella relazione, rappresentando che la modifica del PNRR per l'intervento in analisi si inquadra nell'ambito della rimodulazione della dotazione PNRR del più ampio Investimento M3C1-I1.1 "Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci", ha affermato che detta rimodulazione "ha permesso di allocare più efficientemente le risorse comunitarie e al contempo di poter riassegnare risorse nazionali, già nelle disponibilità degli interventi sottostanti

⁴ 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)").

⁵ 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. Il Mit- Dip. Infrastrutture e reti di trasporto ha rappresentato che, alla data del 9.01.2026, l'Aggiornamento 2025 del CdP- I 2022-2026 è in fase di approvazione. Più nel dettaglio, Il Mit ha comunicato che di tale atto è stata data informativa al Cipess nella seduta del 10 dicembre 2025, cui ha fatto seguito l'invio al Ministero dell'economia e delle finanze, in data 24 dicembre 2025, dello schema di "Decreto interministeriale di approvazione dell'Aggiornamento 2025 del Contratto di Programma Parte Investimenti tra MIT E RFI s.p.a.", per l'acquisizione del concerto del Mef.

⁶ Sul punto si evidenzia che è stato comunicato che l'aggiornamento dei dati sul sistema informativo ReGiS è stato sospeso in attesa dell'approvazione dell'Aggiornamento 2025 del CdP-I 2022-2026 e/o dell'adozione del decreto Mit-Mef con i quali - a livello di singolo CUP/CLP - verranno recepite le variazioni di cui alla decisione del Consiglio Ecofin di giugno 2025.

l'Investimento, tali da garantire, complessivamente e senza aggravio sulla finanza pubblica, il ripristino della copertura finanziaria del progetto". Sul punto Rfi medesima ha precisato che "tale riassegnazione verrà contrattualizzata nell'Aggiornamento 2025 al Contratto di Programma 2022-2026 – Parte Investimenti".

2. OGGETTO E OBIETTIVO DELL'INTERVENTO

L'intervento Salerno-Reggio Calabria (M3C1-I1.1.3), Lotto 1a Battipaglia Romagnano è una tratta del progetto relativo alla linea AV/AC⁷ Salerno-Reggio Calabria, suddivisa in lotti funzionali⁸ e finanziata anche con fondi PNRR. Tale nuova linea, di estesa complessiva pari a circa 450 km, costituisce la continuità di un itinerario strategico per la connessione tra il Sud della penisola e il Nord attraverso il corridoio dorsale, asse principale del Paese⁹.

L'intervento insiste su un vastissimo territorio¹⁰ e attraversa aree orograficamente complesse, con prevalenza di promontori collinari-montuosi, alternati da limitate pianure o altopiani.

Figura n. 1 – Nuova linea AV Salerno-Reggio Calabria



Fonte: Relazione del Commissario straordinario avente ad oggetto: “Potenziamento con caratteristiche di alta velocità della direttrice ferroviaria Salerno-Reggio Calabria” aggiornata a novembre 2025

⁷ AV/AC, acronimo di Alta Velocità/Alta Capacità, si riferisce a un sistema ferroviario italiano che mira a migliorare la qualità e la quantità del servizio ferroviario, integrandolo con la rete europea dei trasporti. Questo sistema comprende nuove linee ferroviarie per le lunghe percorrenze e il potenziamento di quelle esistenti lungo gli itinerari più frequentati, dal Nord al Sud del Paese.

⁸ 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).

⁹ La linea riveste importanza strategica a tutti i livelli: a livello europeo fa parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti transeuropee dei trasporti; a livello nazionale fa parte della rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) di primo livello ed è necessaria per ridurre il gap infrastrutturale fra Nord e Sud del Paese; a livello locale rappresenta un progetto strategico per collegare le regioni interessate con la parte centro-settentrionale del Paese.

¹⁰ Le regioni e province interessate sono: Campania: Salerno; Basilicata: Potenza e Matera; Calabria: Cosenza, Catanzaro e Vibo Valentia.

In considerazione della consistenza e del costo dell'intera opera, tra i vari lotti, sono stati individuati quelli prioritari, che consentono il maggior ritorno in termini di benefici, in tempi e costi minori¹¹.

In tale ambito, al fine di ottenere una diffusa riduzione dei tempi di percorrenza unitamente alla realizzazione di itinerari merci e allo sviluppo dell'accessibilità al sistema ferroviario anche in termini di intermodalità, è stato individuato lo scenario prioritario nel quale è prevista la realizzazione dei seguenti lotti: lotto 1 (Battipaglia-Praja, che ricomprensive: il lotto 1a Battipaglia-Romagnano, il lotto 1b Romagnano-Fermata Intermedia nel Vallo di Diano, il lotto 1c Fermata Intermedia Praja); lotto 2 (Praja-Paola) e Raddoppio Paola/S. Lucido-Cosenza (nuova galleria Santomarco).

Tutti i nominati lotti sono ricompresi nel Progetto "I107A: AV-AC Salerno-Reggio Calabria", come individuato nell'Appendice 3 "Schede interventi" dell'Aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022 - 2026 - Parte Investimenti (CdP-I), con Codice Unico di Progetto (CUP) J71J20000110008.

Il Lotto 1a Battipaglia-Romagnano include l'intervento denominato "Interconnessione Dispari con Lotto 1a - Battipaglia Romagnano" con il quale forma, appunto, un unico lotto funzionale (35 km totali: 33 km + 2 km relativi alla suddetta interconnessione)¹². Entrambi gli interventi fanno parte del nominato progetto I107A, Codice Unico di Progetto (CUP) J71J20000110008, con la differenza che, in ambito PNRR, il primo fa parte dell'itinerario Salerno-Reggio Calabria (Misura M3C1-1.1) con Codifica Locale di Progetto (CLP) M3C1-1.1 (SA-RC) J71J20000110008, mentre il secondo fa parte dell'itinerario Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, (Misura M3C1-1.3) con Codifica Locale di Progetto (CLP) M3C1-1.3 (SA-TA) J71J20000110008. In altri termini, il lotto 1a Battipaglia-Romagnano (esclusa l'interconnessione dispari con la linea Battipaglia-Metaponto) è inserito nel PNRR nella misura 1.1 "Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci" mentre l'interconnessione dispari con la linea Battipaglia-Metaponto è inserita nel PNRR nella misura 1.3 "Connessioni diagonali".

La precisazione deve essere tenuta presente nella lettura dei dati riportati di seguito nella relazione.

Nella scheda relativa al progetto I107A: AV-AC Salerno-Reggio Calabria, contenuta nell'Appendice 3 del CdP-I, Aggiornamento 2024, tra i benefici associati all'investimento è menzionata la "riduzione dei tempi di percorrenza tra Roma e il

¹¹ Cfr. CdP-I-Aggiornamento 2024, Appendice 3 ("Schede interventi") - Progetto I107A: AV-AC Salerno - Reggio Calabria" e relazione del Commissario straordinario novembre 2025.

¹² Nella relazione del Commissario straordinario di novembre 2025, quanto al Lotto 1a Battipaglia-Romagnano, viene precisato che: "Nei pressi di Romagnano è prevista la realizzazione di un'interconnessione che consente il collegamento con l'attuale linea Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto. Il progetto ferroviario ha origine e si sviluppa nell'ambito del PRG della stazione di Battipaglia, allacciandosi in corrispondenza della radice lato Reggio Calabria. In uscita dalla stazione, l'intervento si sviluppa nell'ambito della linea esistente per Potenza e presenta due nuovi binari di progetto ubicati lato sud rispetto alla ferrovia attuale. Il tracciato si sviluppa in direzione di Potenza per circa 33 km dove si dirama l'interconnessione con la linea esistente Battipaglia-Potenza".

Sud” e si specifica, in particolare, che “il completamento del primo lotto funzionale al 2026 consente di ottenere un recupero dei tempi di percorrenza di circa 20 minuti nella relazione Battipaglia-Potenza”. Dal completamento dell’intera linea si attende, invece, la riduzione dei tempi di percorrenza di circa 60 minuti sulla tratta Roma-Reggio Calabria.

3. MILESTONE E TARGET DELL'INTERVENTO

Come già rilevato, ai sensi della decisione di esecuzione del Consiglio dell'8 luglio 2021 (CID 2021) come modificata con decisione di esecuzione dell'8 dicembre 2023 (CID 2023), con riferimento all'intervento relativo al Lotto 1a Battipaglia Romagnano¹³ (come già evidenziato, sub-investimento relativo alla linea Salerno-Reggio Calabria, nell'ambito dell'investimento "Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci") rilevano i seguenti milestone e target:

Tabella n. 1 - Milestone e target CID 2023

M e T	Scadenza	Descrizione
Milestone M3C1-4	T4/2023	Notifica dell'aggiudicazione dell'appalto multidisciplinare per la costruzione di una infrastruttura ferroviaria ad alta velocità sulla linea Salerno-Reggio Calabria. Gli appalti devono fare riferimento alle seguenti tratte di tale linea: Battipaglia-Romagnano
Target M3C1-6	T2/2026	119 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania costruiti, pronti per le fasi di autorizzazione e operativa. La ripartizione indicativa è la seguente: linea Napoli-Bari 49 km, di cui: Frasso-Telese 11 km, Telese Vitulano 19 km, Apice-Hirpinia 19 km linea Salerno-Reggio Calabria 33 km, di cui: Battipaglia-Romagnano 33 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 dicembre 2023.

Come si nota, mentre la milestone M3C1-4 si riferisce specificatamente alla linea in oggetto, il target finale riguarda complessivamente l'investimento M3C1-1.1, comprendendo anche gli interventi relativi alle linee Napoli-Bari e Palermo-Catania. La milestone è stata conseguita ed ha contribuito alla V richiesta di pagamento del Governo italiano all'Unione europea.

La rimodulazione del dicembre 2023 ha interessato il numero complessivo dei chilometri di ferrovia da realizzare per l'investimento, ma non quelli da realizzare nella linea Salerno-Reggio Calabria con la tratta Battipaglia-Romagnano (33 km).

L'Unità di Missione (UdM) per l'attuazione del PNRR del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con riferimento al precedente semestre, ha già riferito che "nel corso del 2024, sono stati registrati dei ritardi circa l'avanzamento dell'opera relativi principalmente al prolungarsi dell'iter autorizzativo, alla risoluzione di interferenze e ad imprevisti di natura geologica". Sul punto ha evidenziato che, "considerata l'elevata complessità realizzativa di tale intervento - nel quale sono

¹³ Come già precisato, ai fini dell'intervento PNRR in esame, si intende esclusa l'interconnessione dispari con la linea Battipaglia-Metaponto (inserita nel PNRR nella misura 1.3 "Connessioni diagonali").

previsti circa 18 km di gallerie naturali e artificiali - tali aspetti hanno comportato una sostanziale compressione dei margini temporali per la gestione di imprevisti". L'UdM ha comunicato 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 delle soluzioni mitigative in termini di target finale che potessero scongiurare il rischio di non conseguimento degli obiettivi e, soprattutto, la perdita di risorse finanziarie potenzialmente impattanti sul Bilancio dello Stato".

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 del lotto in oggetto attraverso la cd. "Work breakdown Structure" (WBS)¹⁴.

In esito a tale analisi (ritenendosi possibile, in termini di target fisico, garantire un KPI¹⁵ pari a 14,7 km e, in termini finanziari, assorbire circa 720 milioni di euro) è stata avanzata una proposta di rimodulazione con richiesta di passaggio del KPI fisico relativo alla conclusione lavori da lotto funzionale a parti d'opera, con modificazione di tale KPI, dunque, dagli iniziali 33 km di nuova linea ferroviaria a 14,7 km di opere ferroviarie con conseguente riduzione delle risorse PNRR assegnate all'intervento.

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, già nel corso dell'istruttoria concernente l'attività del primo semestre, ha anche

¹⁴ 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'UdM 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."

¹⁵ 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.

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 dell’investimento M3C1-1.1), alla riduzione del finanziamento PNRR per la sub-misura in oggetto non corrisponde un aggravio a scapito della finanza pubblica, potendosi garantire, nell’ambito dell’aggiornamento del Contratto di programma 2025, immediata copertura finanziaria per la quota defanziata dal PNRR tramite le risorse nazionali non più necessarie relative ai progetti che vedranno aumentare il contributo PNRR.

Il target dell’investimento è stato rideterminato come segue:

Tabella n. 2 - Milestone e target CID giugno 2025

M e T	Scadenza	Descrizione
Target M3C1-6	T2/2026	114 km di ferrovia ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo Catania costruiti, di cui 30 km pronti per le fasi di autorizzazione e operativa sulla linea Napoli-Bari, inclusi: Frasso-Telese (11 km) e Telese-Vitulano (19 km). Inoltre, 43 km di opere ferroviarie ad alta velocità sulle linee Napoli-Bari, Palermo-Catania, Salerno-Reggio Calabria. La ripartizione indicativa è la seguente: linea Napoli-Bari (12 km), di cui: Arpice-Hirpina (12 km) linea Salerno-Reggio Calabria (14,7 km) di cui: Battipaglia-Romagnano (14,7 km); linea Palermo-Catania (16,5 km), di cui: Dittanio-Enna (2 km), Giampileri-Fiumefreddo (7,5 km), Ogliastrillo-Castelbuono (7 km).

Fonte: Allegato alla decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin 20 giugno 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 pari a 114 km; per la linea Salerno-Reggio Calabria/ tratta Battipaglia Romagnano pari indicativamente a 14,7 km) nonché il termine (T2/2026) – è stato invece 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 114 km di ferrovia ad alta velocità sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania”. Viene anche specificato 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 all’intervento in esame, non sono, dunque, previsti milestone o target per l’anno 2025 e dovranno essere realizzati con fondi PNRR indicativamente 14,7 chilometri di ferrovia ad alta velocità nel termine del 30 giugno 2026, i quali concorrono a raggiungere il target - definitivo e non più modificabile – da perseguire

entro tale data, fissato complessivamente in 114 chilometri di ferrovia da realizzare sulle linee Napoli Bari, Salerno Reggio Calabria e Palermo Catania.

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 1.1 "Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci", al raggiungimento di un KPI del Lotto 1a Battipaglia Romagnano relativo alla linea Salerno-Reggio Calabria mediante il completamento di parti d'opera.

Sul punto, in sede di controdeduzioni finali, Rfi, con riferimento al target da raggiungere entro il 30 giugno 2026, ha comunicato che dei 114 chilometri complessivi da realizzare risultano completati e attestati 41 chilometri. In merito ha ritenuto di evidenziare espressamente che, "nel caso in cui non si dovessero raggiungere i 14,7 km indicati per il collegamento Battipaglia Romagnano, ma dovessero essere superati i km indicati per uno qualunque degli altri interventi inseriti nella medesima misura, il *target* risulterebbe comunque conseguito".

L'osservazione è coerente con la descrizione del target sopra esposta, oggetto dell'attuale impegno unionale.

4. RISORSE FINANZIARIE ASSEGNATE E IMPIEGATE

In termini complessivi, quanto ai fondi PNRR, l'intervento in oggetto è stato così finanziato: in attuazione della CID 2021, dal decreto Mef del 06.08.2021, per 1.800.000.000,00 euro per "Nuovi progetti"; in attuazione della CID 2023, dal decreto Mef del 03.05.2024¹⁶, per 1.800.000.000,00 euro per "Nuovi progetti"; in attuazione della CID giugno 2025, dal decreto Mef del 09.09.2025¹⁷ per 719.999.999,20 euro, di cui 500.053.473,13 per "Nuovi progetti" e 219.946.526,07 euro per "Progetti in essere"¹⁸¹⁹.

Come illustrato nella seguente tabella:

¹⁶ "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."

¹⁷ "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).

¹⁸ 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.

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.

Nella nominata circolare Mef-Rgs n. 29/2022 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. Al riguardo 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".

¹⁹ Considerando l'investimento complessivo M3C1-I1.1 "Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci", esso risulta così finanziato: in attuazione della CID 2021, dal decreto Mef del 06.08.2021, per 4.640.000.000,00 euro, di cui 2.116.870.000,00 euro per "Nuovi progetti" e 2.523.130.000,00 euro per "Progetti in essere"; in attuazione della CID 2023, dal decreto Mef del 03.05.2024, per un totale di 3.853.000.000,00 euro, di cui 1.800.000.000,00 euro per "Nuovi progetti" e 2.053.000.000,00 euro per "Progetti in essere"; in attuazione della CID giugno 2025, dal decreto Mef del 09.09.2025 per 4.130.287.740,19 euro, di cui 2.076.805.981,61 euro per "Nuovi progetti" e 2.053.481.758,58 euro per "Progetti in essere".

Tabella n. 3 - Dotazione finanziaria PNRR

(in euro)

CLP M3C1 I1.1. (SA-RC) J71J0000110008 (Battipaglia-Romagnano)				
CID		Nuovi progetti	Progetti in essere	Totale
CID 2021	d.m. Mef 6 agosto 2021	1.800.000.000,00		1.800.000.000,00
CID 2023	d.m. Mef 3 maggio 2024	1.800.000.000,00		1.800.000.000,00
CID giugno 2025	d.m. Mef 9 settembre 2025	500.053.473,13	219.946.526,07	719.999.999,20

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. 112/2015²⁰, è finalizzato a regolare

²⁰ L'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)") 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 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 programmatico 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.

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 da Rfi nell'ambito dell'aggiornamento 2024 del citato CdP-I 2022-2026, coerentemente con quanto in precedenza evidenziato, l'intervento relativo al Lotto 1a Battipaglia Romagnano, comprensivo di interconnessione (incluso nel progetto I107: AV-AC Salerno-Reggio Calabria di cui all'Appendice 3) presenta un Costo a Vita Intera²¹ (CVI) pari a 2.877 milioni di euro e risulta finanziato con le diverse fonti di finanziamento di seguito riportate:

- 1.800 milioni di euro a valere sulle risorse PNRR misura M3C1-1.1, da decreto Mit-Mef del 23 maggio 2024²² (in attesa del decreto Mit-Mef di recepimento della rimodulazione PNRR approvata dal Consiglio Ecofin in data 17.06.2025);
- 732,38 milioni di euro a valere sul "Fondo per le opere indifferibili" istituito con l'art. 26, comma 7, del d.l. n. 50 del 17.05.2022 per le gare bandite nel 2022;
- 122,36 milioni di euro a valere sulle risorse PNRR misura M3C1-1.3 per l'intervento interconnessione dispari con la linea Battipaglia-Metaponto da decreto Mit-Mef del 23 maggio 2024 (in attesa del decreto Mit-Mef di recepimento della rimodulazione PNRR approvata dal Consiglio Ecofin in data 17.06.2025);
- 222,62 milioni di euro valere su risorse Stato Mef (d.l. n. 59/2021).

Come già evidenziato nella relazione di questa Sezione relativa al I semestre 2025, a livello di specifico CLP, le risorse finanziarie complessive disponibili erano circa 2.755 milioni di euro e pari al costo a vita intera allora stimato, come riportato nella seguente tabella:

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. (...).

²¹ 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").

²² 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 CdP-I.

Tabella n. 4 - Risorse finanziarie al I semestre 2025

(in milioni di euro)

CLP	CVI	PNRR	FOI	Altro nazionale
M3C1-1.1 (SA-RC) J71J20000110008	2.755,00	1.800,00	732,37	222,62

Fonte: Mit

Come comunicato dal Mit nella proposta di Aggiornamento 2025 del Contratto di Programma, in fase di approvazione, il quadro economico finanziario tiene conto delle modifiche al PNRR intervenute a seguito della decisione del Consiglio Ecofin di giugno 2025.

Nel citato documento il quadro economico finanziario dell'investimento, relativo al Lotto 1a Battipaglia-Romagnano, presenta un CVI pari a complessivi 2.912,36 milioni di euro e una copertura finanziaria di pari importo, come da sintesi estratta dall' "Appendice 3 - Schede interventi" in corso di approvazione:

Figura n. 2 - CdP-I 2022-2026 Aggiornamento 2025

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2022-2026 aggiornamento 2025																
Progetto I0107A: AV-AC Salerno - Reggio Calabria																
CdP-I agg.2024	Opere ultimale	Riclassifiche ed errata corrige	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I agg.2025	Incremento di risorse previsto da DL Infrastrutture riqualificazione e mitigazione urbanistica connessi alla realizzazione del lotto 1a Battipaglia-Romagnano e da convenzione con ANAS su svincolo A2 di Eboli									
12.089,74				26,83		12.116,57										
PIANO DELLA SPESA			Quadro finanziario ed economico					OGV		Produzione						
			Costo	Risorse	Fabbis.	Lavori	S.a.D.	Impegni	Pagam.	Al 2019	2020	2021	2022	2023	2024	Oltre
AV Salerno-Reggio Calabria: Lotto 1a Battipaglia - Romagnano e progettazione di fattibilità tecnico-economica intero itinerario			2.912,36	2.912,36	0,00	2.420,04	492,32	2.300,86	103,75	0,00	0,00	3,76	6,30	40,77	5,00	2.806,68
AV Salerno-Reggio Calabria: Lotti 1b+1c Romagnano - Praia			8.070,05	7.053,81	1.016,24	7.320,04	750,01	26,75	22,03	0,00	0,00	2,86	5,77	8,23	5,00	8.047,95
AV Salerno-Reggio Calabria: Raddoppio Galleria Santomarco			2.126,90	2.126,90	0,00	2.019,45	107,45	11,94	7,27	0,00	0,00	0,96	3,90	1,68	5,00	2.118,98
AV Salerno-Reggio Calabria: Lotto 2 Praia-Paola			4.377,38	23,50	4.353,88	4.218,87	158,50	7,79	2,75	0,00	0,00	2,59	0,00	0,05	5,00	4.374,61
			17.486,68	12.116,57	5.370,12	15.978,40	1.508,28	2.347,35	135,79	0,00	0,00	10,17	15,97	50,74	61,59	17.348,22

Fonte: Mit

Nell' "Appendice 9 - Elenco opere PNRR e PNC", dello stesso documento, in corso di approvazione, è illustrata la copertura finanziaria a valere sui fondi PNRR, consistente in complessivi 752,28 milioni di euro, così ripartiti:

- 720,00 milioni a copertura dell'intervento M3C11.1 (SA-RC)
- 32,28 milioni a copertura dell'intervento M3C11.3 (SA-TA).

Con riferimento all' Aggiornamento 2025 del CdP-I 2022-2026, Rfi ha rappresentato che in esso, per il Progetto I0107A AV/ AC Salerno-Reggio Calabria, sono previste ulteriori

risorse per 26,83 milioni di euro derivanti dalla stipula di nuove convenzioni, per complessivi 12.116,57 milioni di euro.

Più nel dettaglio, sul punto, dalla relazione di novembre 2025 del Commissario straordinario emerge che in data 22.07.2025 è stata sottoscritta una convenzione tra Rfi, Anas e Mit che prevede la progettazione esecutiva e realizzazione dell’adeguamento funzionale dello svincolo di Eboli dell’autostrada A2 nell’ambito dell’appalto Rfi del Lotto 1a Battipaglia Romagnano e, quindi, il trasferimento delle relative risorse economiche da Anas a Rfi.

Il Mit ha comunicato che l’intervento in esame ha beneficiato di n. 3 anticipazioni a valere su fondi PNRR per complessivi 540 milioni di euro, quale anticipo del 30% della dotazione finanziaria PNRR pari a 1.800 milioni, prima della rimodulazione di cui alla CID di giugno 2025, ed anche che esso ha beneficiato pure dell’erogazione di un importo pari a 219.712.925,82 euro quale anticipo del 30% sulla dotazione FOI (Fondo Opere Indifferibili)²³ pari a 732.376.419,39 milioni di euro.

Dal sistema informativo ReGIS alla data dell’8 gennaio 2026, risulta che l’intervento ha beneficiato di n. 4 anticipazioni per complessivi 759.712.925,82 euro, come specificato di seguito:

Tabella n. 5 - Anticipazioni presenti su ReGIS
(in euro)

Data approvazione RDE*	Importo RDE
04/08/2022	180.000.000,00
25/07/2024	328.313.000,00
18/10/2024	31.687.000,00
18/06/2025	219.712.925,82
TOTALE	759.712.925,82

*RDE: Richiesta di erogazione

L’UdM ha fornito i dati disponibili concernenti il Piano dei costi e la spesa dichiarata dal Soggetto attuatore relativamente alla fonte PNRR, comunicando i dati che riguardano i pagamenti e le contabilizzazioni del Soggetto attuatore al 30 settembre 2025 e al 31 ottobre 2025, come indicato nella tabella che segue:

²³ 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.

Tabella n. 6 - Avanzamento finanziario e spesa PNRR

(in milioni di euro)

Data di rilevazione dei dati	Piano dei costi					Spesa dichiarata PNRR
	Costo a vita intera	Fin. opera PNRR	Realizzato	Da realizzare per completare l'opera	Da realizzare per il target PNRR	Pagamenti di Rfi su fonte PNRR
30.09.2025	2.755,00	719,99	285,04	2.469,96	562,59	157,4
31.10.2025	2.755,00	719,99	349,5	2.405,50	465,1	254,8

Fonte: Rielaborazione Cdc su elaborazione Mit su dati periodici di Rfi s.p.a.

L'UdM ha anche rappresentato che l'aggiornamento dei dati finanziari sul sistema informativo ReGiS è stato sospeso in attesa dell'approvazione dell'Aggiornamento 2025 del Contratto di programma Mit-Rfi 2022-2026 e/o del decreto Mit-Mef con i quali - a livello di singolo CUP/CLP - verranno recepite le variazioni di cui alla menzionata decisione del Consiglio Ecofin di giugno 2025 e successivo decreto Mef. In merito ha successivamente riferito di avere richiesto, nelle more dell'approvazione dell'aggiornamento di tale contratto, alla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie e al Soggetto attuatore, di comunicare ufficialmente il perimetro finanziario post rimodulazione del PNRR al fine di avviare le attività prodromiche utili all'aggiornamento del Sistema informativo ReGiS.

5. STATO DI ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO

In relazione all'attività svolta fino a giugno 2025 si rinvia a quanto già esposto nella deliberazione n. 54/2025/G di questa Sezione concernente il I semestre 2025.

Per quanto di utilità si rammenta che l'appalto avente ad oggetto la Progettazione esecutiva (PE) ed esecuzione dei lavori relativi alla realizzazione della nuova linea AV/ AC Salerno-Reggio Calabria, Lotto 1a Battipaglia - Romagnano e interconnessione con la Linea Storica Battipaglia-Potenza è stato aggiudicato al consorzio di imprese denominato "Consorzio Xenia", composto da Webuild (capofila), Ghella, Impresa Pizzarotti & C. e TunnelPro, sotto la direzione dei lavori di Italferr (Gruppo FS).

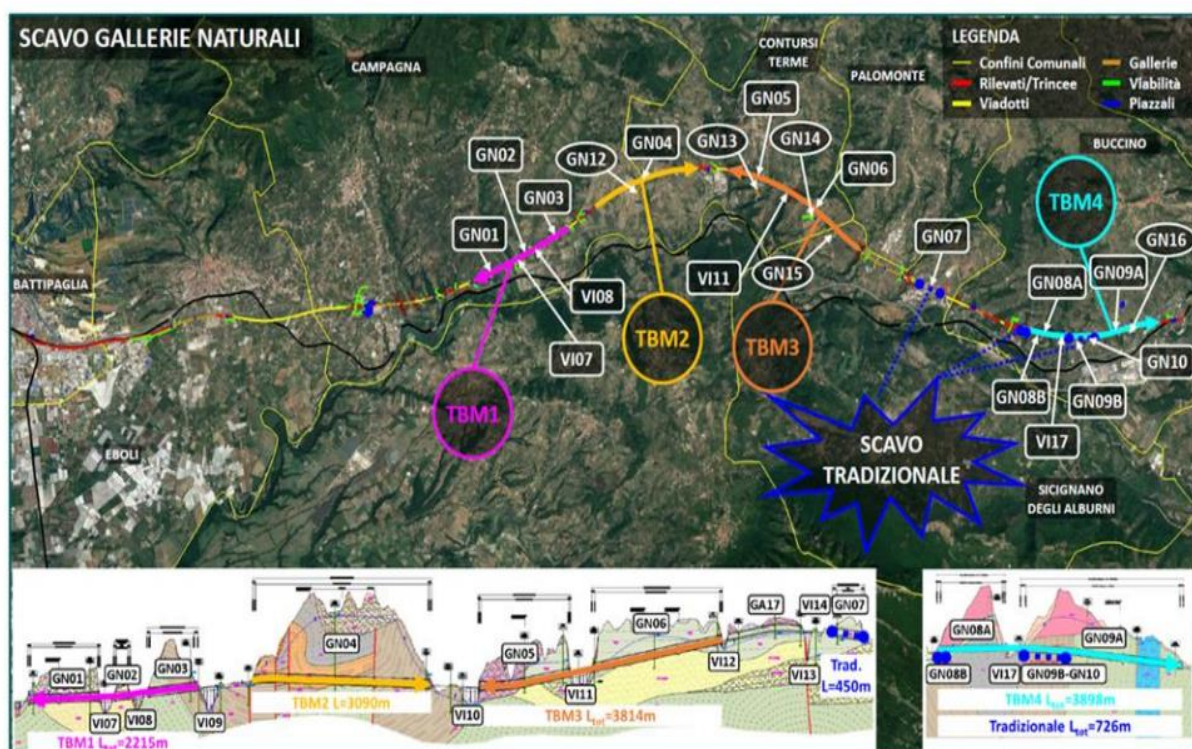
Nella relazione di novembre 2025 il Commissario straordinario ha rappresentato che, a seguito della rimodulazione del PNRR di cui alla CID di giugno 2025 e alla conseguente definizione del target (KPI fisico) per parti d'opera, pari a 14,7 km da attestare entro giugno 2026, è stato chiesto all'appaltatore un aggiornamento del cronoprogramma dei lavori. L'appaltatore ha consegnato un elaborato che prevede la realizzazione di dette opere entro la scadenza prevista dal PNRR ed il completamento dell'intervento nel 2028. Nella relazione si specifica anche che, ad ottobre 2025, l'appaltatore ha consegnato una revisione del cronoprogramma con contestuale richiesta di ridefinizione dei termini parziali e del termine ultimo contrattuale al 31.12.2028 e si precisa che il cronoprogramma è attualmente in corso di verifica a cura di Italferr.

Secondo quanto riferito nella relazione di novembre 2025 del Commissario straordinario, nell'ambito dell'appalto, in particolare, sono in corso le seguenti attività:

- scavo in meccanizzato delle TBM (Tunnel boring machine) 1, 2 e 4;
- completamento montaggio TBM 3 per l'avvio delle attività di scavo;
- completamento paratie/opere di consolidamento;
- realizzazione opere di fondazione di alcuni viadotti;
- realizzazione gallerie artificiali.

Lo scavo relativo alle gallerie naturali (GN) è programmato come segue:

Figura n. 3 – Scavo gallerie naturali



Fonte: Relazione Commissario straordinario novembre 2025

Più in particolare, sulla base degli elementi informativi comunicati dal Mit, in quanto ricevuti periodicamente da Rfi, agli inizi di dicembre 2025, con riferimento ai lavori effettuati dalle TBM, risulta:

- Scavo galleria naturale TBM3 su GN06: scavo avviato in data 18 novembre 2025 e raggiungimento resa di regime previsto a gennaio 2026.
- Scavo galleria naturale TBM4 su GN08A: sottoproduzione TBM. Scavo avviato in data 20 settembre 2025 con raggiungimento resa di regime previsto entro metà novembre.
- Scavo galleria naturale TBM1 su GN03: scavo TBM avviato in data 20 ottobre 2025 con raggiungimento resa di regime previsto entro novembre 2025 che consentirà recupero ritardo.

- Scavo galleria naturale TBM2 su GN04: scavo TBM con rese discontinue, nel mese di ottobre rilevata resa superiore al pianificato. Introdotto quarto turno da fine ottobre.

Quanto alle opere realizzate, Rfi ha comunicato che, agli inizi di dicembre 2025, con riferimento alla realizzazione delle gallerie naturali, si registrano i seguenti avanzamenti: GN04 circa 550 m, GN03 circa 84 m e GN08A circa 150 m; con riferimento ai principali viadotti (VI01 e VI08) è stata realizzata gran parte delle opere di fondazione, pile e spalle; per le principali gallerie artificiali (GA01 e GA17) sono stati realizzati gran parte dei diaframmi.

Successivamente, il Soggetto attuatore, in relazione alla situazione al 31.12.2025, ha

riferito che per quanto riguarda la realizzazione delle gallerie naturali si registrano i seguenti avanzamenti: GN04 circa 691 m, GN03 circa 128 m, GN08A circa 269 m e GN06 circa 37 m; proseguono le attività afferenti ai principali viadotti (VI01 e VI08), con la realizzazione di gran parte delle opere di fondazione, pile e spalle; continuano le attività relative alle principali gallerie artificiali (GA01 e GA17), per le quali sono stati realizzati gran parte dei diaframmi.

Nel corso dei lavori sono emerse una serie di criticità, descritte dettagliatamente nella relazione del Commissario straordinario di novembre 2025, unitamente alle interferenze e ai contenziosi pendenti incidenti sui lavori.

Tra queste si segnalano i seguenti elementi, come descritti nella relazione del Commissario straordinario:

a) Elevata complessità realizzativa anche dovuta alla presenza di diverse interferenze non censite nel Progetto di fattibilità tecnico-economica (PFTE) né segnalate nell'iter autorizzativo.

In merito, si riferisce che sono in corso apposite interlocuzioni con l'appaltatore e con gli Enti interessati al fine di individuare le possibili soluzioni e viene comunicato che Rfi si è resa disponibile ad avviare appositi iter autorizzativi al fine dell'ottenimento della pubblica utilità secondo quanto previsto dall'art. 48 (Semplificazioni in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC), comma 5, del d.l. n. 77/2021 ("Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure"), convertito con modificazioni dalla l. 29 luglio 2021, n. 108.

b) Difficoltà di utilizzo dei siti di destinazione finale delle terre e rocce da scavo da gestire in qualità di sottoprodotto inseriti nel Piano Utilizzo Terre (PUT) approvato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (Mase).

Sul punto viene rappresentato che alcuni siti autorizzati hanno ritirato la loro manifestazione di interesse mentre, per altri, per i quali l'iter autorizzativo era ancora in corso in fase di valutazione del PUT, risultano notevoli ritardi da parte dei gestori dei siti nell'acquisire le autorizzazioni in considerazione delle osservazioni avanzate nell'ambito dei procedimenti ambientali.

In particolare viene posto in luce che "rilevantissima criticità è costituita dal fatto che due siti di destinazione finale, già contrattualizzati, sono risultati indisponibili a causa dell'intervenuta sospensione del titolo autorizzativo e/o a seguito di verifica degli enti competenti (Cava Manca e Cava S.Lucia)".

Con riferimento alla questione si riferisce che in data 24.11.2025, Rfi ha presentato una variante al PUT di PE per le Restanti Opere al fine di poter utilizzare nuovi siti di destinazione finale per il conferimento delle terre e rocce da scavo e si rappresenta che il procedimento è in fase istruttoria presso l'Osservatorio Ambientale.

In merito viene altresì evidenziato che "in considerazione della sopravvenuta recente limitata disponibilità di siti di conferimento delle terre di scavo (*n.d.r.*TRS) delle

gallerie, si utilizzeranno i siti di deposito intermedi previsti nel PUT e, per far fronte ad un eventuale picco emergenziale, si potrà gestire parte delle TRS anche in regime di rifiuto”.

Viene, inoltre, riferito che, al fine di superare dette criticità, sono allo studio proposte di modifiche legislative.

c) Forte opposizione di alcuni proprietari di aree ed esistenza di contenzioso innanzi al giudice amministrativo.

In particolare, Rfi segnala che alcuni privati e i Comuni di Campagna e di Eboli hanno proposto ricorso al Tar avverso il decreto Mite-Mic di compatibilità dell’opera e tutti i provvedimenti autorizzativi. Al riguardo si evidenzia che le istanze cautelari dei ricorrenti sono state respinte dal giudice amministrativo; l’udienza per la discussione dei ricorsi si è tenuta ad ottobre 2025; in data 2.12.2025 è stata pubblicata la sentenza con cui il Tar ha rigettato il ricorso del Comune di Eboli; in data 10.12.2025 è stata pubblicata la sentenza con cui il Tar Lazio ha rigettato il ricorso proposto dal Comune di Campagna. Rfi riferisce anche che alcuni privati hanno espresso rinuncia a proseguire i ricorsi a seguito del raggiungimento di accordi nell’ambito del procedimento di esproprio.

6. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E RACCOMANDAZIONI

Tenendo conto del fatto che il presente report si riferisce, in particolare, alla gestione avvenuta nel secondo semestre dell'anno 2025, si deve evidenziare che, per tale anno, non sono previsti milestone o target da perseguire e, in sintesi, per l'intervento in esame M3C1I1.1.3 devono essere realizzati, con fondi PNRR indicativamente 14,7 chilometri di ferrovia ad alta velocità nel termine del 30 giugno 2026, i quali concorrono a raggiungere il target - definitivo e non più modificabile - da perseguire entro tale data, fissato complessivamente in 114 Km di ferrovia da realizzare sulle linee Napoli Bari, Salerno Reggio Calabria e Palermo Catania.

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 1.1 "Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci", al raggiungimento di un KPI del Lotto 1a Battipaglia Romagnano relativo alla linea Salerno-Reggio Calabria mediante il completamento, appunto, di parti d'opera rispetto al lotto funzionale in cui esse sono incluse (comprendente, quest'ultimo, peraltro, anche l'intervento denominato "Interconnessione Dispari con Lotto 1a - Battipaglia Romagnano" inserito nel PNRR nella misura 1.3 "Connessioni diagonali" e non nella citata misura 1.1).

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.

All'intervento in esame, dopo la modifica del PNRR di cui alla decisione Ecofin del 20 giugno 2025, sono assegnati circa 720 milioni di euro come risorse PNRR.

Il Lotto 1a Battipaglia Romagnano, stando a quanto comunicato nel corso dell'istruttoria, avrà risorse complessive idonee a coprirne integralmente il costo nelle previsioni del Contratto di Programma tra il Mit e Rfi s.p.a. - Parte Investimenti - Aggiornamento 2025, in corso di approvazione, e sarà completato con risorse nazionali dopo la fine del PNRR, entro i termini previsti dal cronoprogramma in corso di definizione.

Sulla base dei dati acquisiti nel corso dell'istruttoria, per l'intervento in esame, al 31 ottobre 2025, risultano pagamenti effettuati dal Soggetto attuatore su fondi PNRR pari a 254,8 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2025, per quanto riguarda la realizzazione delle gallerie naturali si registrano i seguenti avanzamenti: GN04 circa 691 m, GN03 circa 128 m, GN08A circa 269 m e GN06 circa 37 m. Proseguono le attività afferenti ai principali viadotti (VI01 e

VI08), con la realizzazione di gran parte delle opere di fondazione, pile e spalle e alle principali gallerie artificiali (GA01 e GA17), per le quali sono stati realizzati gran parte dei diaframmi.

Le strutture coinvolte a vario livello nella realizzazione dell'intervento in esame, nonostante le criticità e le interferenze di varia natura presentatesi nell'esecuzione dello stesso - 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 realizzabile il target in precedenza indicato, come sopra descritto, entro il termine del 30 giugno 2026²⁴, ormai, invero, prossimo.

In sede di contraddittorio finale Rfi ha ritenuto di evidenziare espressamente che, "nel caso in cui non si dovessero raggiungere i 14,7 km indicati per il collegamento Battipaglia Romagnano, ma dovessero essere superati i km indicati per uno qualunque degli altri interventi inseriti nella medesima misura, il *target* risulterebbe comunque conseguito".

L'osservazione è coerente con la descrizione del target sopra esposta, oggetto dell'attuale impegno unionale.

Il Mit - Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie (Div. 2) ha comunicato di non avere osservazioni da formulare.

Si raccomanda perciò all'Amministrazione titolare dell'intervento e al Soggetto attuatore di attuare un monitoraggio continuo delle attività volte alla realizzazione delle opere relative alla tratta Battipaglia-Romagnano utili al conseguimento del 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.

²⁴ 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

