

ORDINANZA N. 27

Asse Ferroviario Napoli - Bari.

Raddoppio della tratta Apice - Orsara

CUP: J77I04000000009

Approvazione progetto preliminare

Il Commissario

- VISTA la delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, con la quale è stato approvato il Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), che prevede un'articolata serie di interventi infrastrutturali attraverso i quali sostenere lo sviluppo e la modernizzazione del Paese e considerati a tal fine di interesse prioritario;
- VISTO che il Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) viene aggiornato ogni anno con la presentazione dell'Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanze e che l'undicesimo Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) del 2013, relativo al Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) per gli anni 2014-16, che ha ricevuto l'intesa della Conferenza Unificata il 16 aprile 2014 e successivamente è stato valutato dal CIPE in data 1 agosto 2014, prevede tra le Infrastrutture Strategiche l'Asse ferroviario Napoli-Bari ed in particolare il raddoppio della tratta Apice – Orsara;
- VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 e s.m.i., recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità;
- VISTA la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante “Disposizioni ordinamentali in materia di Pubblica Amministrazione” che, all'articolo 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (da ora in avanti anche “CUP”);
- VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”, e vista in particolare la parte II, titolo III, capo IV, concernente “Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi”;
- VISTA la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma



antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

- VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale il CIPE ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;
- VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale il CIPE ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;
- VISTO l'articolo 1, comma 76 della Legge n. 147/2013 (Legge di Stabilità 2014, pubblicata sulla GURI Serie Generale n. 302 del 27.12.2013 – Suppl. Ordinario n. 87 ed entrata in vigore data 1 gennaio 2014, che indica, tra le altre, la tratta Apice – Orsara tra quelle che sono realizzate per lotti costruttivi “.....con le modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'art. 2 della legge 23 dicembre 2009, n.191. Il CIPE può approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere. A tal fine è autorizzata la spesa mediante erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029. A valere sui predetti contributi non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato”.
- VISTO l'aggiornamento 2015 al Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti approvato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 299 del 9 settembre 2016, registrato dalla Corte dei Conti in data 2 novembre 2016 (Registro n.1 Foglio 3661), che include l'intervento “Itinerario Napoli Bari: raddoppio tratta Apice - Orsara”, nella tabella B “Investimenti realizzati per lotto costruttivi”, con un costo complessivo di 2.686 Mln € e risorse per 768 Mln €;
- VISTO lo schema di Aggiornamento 2016 del Contratto di programma – parte Investimenti 2012 – 2016, su cui il CIPE ha espresso parere favorevole nella seduta del 10 agosto 2016, che prevede l'intervento “Itinerario Napoli Bari: raddoppio tratta Apice- Orsara” in Tabella B “Investimenti realizzati per lotto costruttivi”, con un costo complessivo di 2.686 Mln € e risorse per 923 Mln € atte ad assicurare la copertura della progettazione del raddoppio dell'intera tratta nonché della realizzazione del primo lotto costruttivo/funzionale Apice - Irpinia; sono invece previste quali risorse da reperire nella sezione 2 – “Impegni programmatici per lotti a completamento” 1.763 milioni di euro il cui fabbisogno è previsto oltre l'anno 2017;



- VISTA la legge 11 novembre 2014, n. 164 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, e visto in particolare l'art. 1, comma 1, che ha nominato l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Commissario per la realizzazione delle opere relative agli Assi ferroviari Napoli – Bari e Palermo – Catania – Messina di cui al Programma Infrastrutture Strategiche previsto dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443 senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica allo scopo di potere celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione delle relative opere e quindi potere avviare i lavori di parte dell'intero tracciato entro e non oltre il 31 ottobre 2015;
- VISTE le Ordinanze nn. 1 e 2 del 12 dicembre 2014, con le quali sono state rispettivamente dettate disposizioni organizzative e provvedimentali ed istituite le posizioni e strutture organizzative a diretto riporto del Commissario;
- VISTA la C.O. n. 370/AD del 16 gennaio 2015, con la quale RFI S.p.A. in attuazione di quanto previsto dall'art. 1, comma 2, della legge 11 novembre 2014 n. 164 ed indicato nell'art. 12 dell'Ordinanza n. 1/2014 ha costituito apposita Task Force “Progetti Sblocca Italia: Assi Ferroviari Napoli-Bari e Messina - Catania - Palermo” per l'espletamento di ogni attività amministrativa, tecnica ed operativa, comunque finalizzata alla realizzazione dei citati assi ferroviari;
- VISTA l'Ordinanza n. 4 del 25 febbraio 2015, di approvazione delle Linee Guida “Compiti e Supporto di RFI nell'ambito delle attività del Commissario ai sensi della Legge n. 164/2014 – art. 1”, nelle quali sono stati definiti compiti e modalità operative della Task Force già assolti dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di cui all'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006, aggiornate con l'Ordinanza n. 23 del 7 giugno 2016;
- VISTA l'Ordinanza n. 5 dell'11 marzo 2015, con la quale è stato approvato il Programma generale delle attività da porre in essere per ciascun intervento inserito nei “Progetti Sblocca Italia”, comprensivo degli adempimenti rimessi a soggetti terzi;
- VISTA la nota del 12 marzo 2015, prot. n. FS/AD/COMM/A0011/P/2015/0000012, con la quale le Amministrazioni coinvolte nelle procedure di cui al decreto legislativo n. 163/2006 sono state informate dal Commissario delle azioni poste in essere per l'espletamento delle funzioni conferite con l'art. 1 della legge 11 novembre 2014, n. 164 in continuità ed analogia a quelle svolte dal CIPE ai fini dell'adozione dei provvedimenti approvativi dei progetti ferroviari compresi nel c.d. decreto “Sblocca Italia”, nonché del superamento, limitatamente ai progetti rientranti nel decreto medesimo, dei contenuti e degli impegni previsti nei CIS rispettivamente sottoscritti in relazione alla direttrice Napoli - Bari - Lecce - Taranto in data 2 agosto 2012 e in relazione alla direttrice ferroviaria Messina - Catania - Palermo in data 28 febbraio 2013;



- VISTA la nota della Corte dei Conti n. 19102 del 19 maggio 2015, con la quale la stessa ha comunicato l'insussistenza dei presupposti normativi per il controllo di legittimità sulle Ordinanze del Commissario;
- VISTA la nota del Commissario prot. FS-AD-COM/A0000029 del 9 giugno 2015, con la quale è stato significato a tutte le Amministrazioni interessate che non si farà più seguito, per tutti gli altri progetti ricadenti nella competenza del Commissario, all'inoltro alla Corte dei Conti dei relativi atti approvativi;
- VISTO l'art. 7, comma 9-bis, della legge 26 febbraio 2016 n. 21 di conversione con modificazioni del decreto legge 30 dicembre 2015 n. 210, con il quale è stato prorogato al 30 settembre 2017 il termine di cui all'art. 1, comma 1, primo periodo del D.L. n. 133/2014 convertito dalla legge 164/2014, nonché sono state sostituite le parole "Ferrovie dello Stato S.p.A." con le parole "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A." con conseguente subentro nella carica di Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- VISTO il Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (G.U. 91/2016) di attuazione delle direttive 2014/23/UE e 2014 /25 UE concernente l'aggiudicazione dei contratti di concessione, gli appalti pubblici e le procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture e visto, in particolare, l'art. 216 recante "Disposizioni transitorie e di coordinamento";
- VISTA la nota RFI-CO-NA-BA-PA-CT-ME\A0011\P\2016\0000008 del 26 luglio 2016 del Commissario al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sullo stato di avanzamento dei Progetti relativi agli assi ferroviari Napoli - Bari e Palermo - Catania - Messina;
- VISTA la nota RFI-DIN-DIS\A0011\P\2016\000864 del 28 novembre 2016, con la quale il Responsabile della Task Force di RFI S.p.A. ha trasmesso la documentazione istruttoria per consentire l'approvazione da parte del Commissario del progetto preliminare "Raddoppio della tratta Apice - Orsara".
- Su proposta della Task Force di RFI S.p.A.

P R E N D E A T T O

delle risultanze dell'istruttoria svolta dalla Task Force di RFI S.p.A., in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

- che il progetto preliminare riguarda l'intervento di raddoppio della tratta Apice - Orsara (velocità 200 Km/h);
- che la Regione Campania, con la deliberazione della Giunta n. 103 del 15 aprile 2014, e la Regione Puglia, con la deliberazione della Giunta n. 861 del 13 maggio 2014, hanno



espresso pronunciandosi positivamente il consenso sul Progetto Preliminare ai fini dell'intesa sulla localizzazione urbanistica delle opere previste dal progetto medesimo, "sentiti" i Comuni interessati e tenuto conto delle posizioni dagli stessi espresse a tal fine;

▪ che il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota prot. GAB/2011/0010040 del 25 marzo 2011, a seguito di procedura di VIA, facendo proprio il parere n. 628 del 4 febbraio 2011 formulato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, ha espresso parere positivo di compatibilità ambientale in merito al progetto in questione, con prescrizioni e raccomandazioni;

▪ che il Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee con nota prot. DG.PAAC/S02/34.19.04/1048634519 del 10 aprile 2013, ha espresso parere favorevole in ordine al progetto in esame, con l'osservanza delle prescrizioni formulate dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici per le Province di Salerno, Avellino, Benevento e Caserta con nota n. 1065 del 31 gennaio 2013, dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia con nota n. 2754 del 27 febbraio 2013, dalla Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici delle Province di Salerno e Avellino con nota n. 3237 del 4 febbraio 2013, dalla Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici delle Province di Bari, Barletta, Andria, Trani e Foggia n. 1795 del 7 febbraio 2013,

▪ che in data 8 aprile 2015, è stata trasmessa al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ad integrazione della trasmissione del Progetto già avvenuta da parte della Struttura Tecnica di Missione con nota n.42625 del 12 dicembre 2013), la "Nota per Ottemperanza al DM Infrastrutture 14 gennaio 2008", evidenziando che nella fase di sviluppo della progettazione definitiva sarebbero state recepite le Nuove Norme Tecniche per la progettazione non ancora vigenti alla data in cui era stato redatto il progetto preliminare;

▪ che l'intervento è suddivisibile in due lotti costruttivi/funzionali:

- 1° lotto: Apice - Irpinia;
- 2° lotto: Irpinia – Orsara;

▪ che la Task Force di RFI ha proposto le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

▪ che la Task Force di RFI, in relazione a quanto sopra, ha proposto al Commissario di approvare il progetto preliminare per procedere all'avvio del progetto definitivo del primo lotto funzionale Apice - Irpinia in ragione della copertura finanziaria della fase progettuale e della integrale copertura finanziaria per la realizzazione di detto lotto prevista nello schema di Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti, in ordine al quale il CIPE ha espresso parere favorevole nella seduta del 10 agosto 2016;

▪ che la Task Force nella relazione istruttoria ha evidenziato che:



- il progetto preliminare, completato tra il 2008 e il 2009, è caratterizzato da un tracciato che prevede una galleria, Galleria Irpinia, di circa 23,5 Km, attraverso la quale si realizza il valico appenninico tra la regione Campania e la regione Puglia;
- l'imbocco lato Foggia della galleria è ubicato in destra del torrente Cervaro ed a sud del piede della frana di Montaguto, importantissimo fenomeno di dissesto idrogeologico verificatosi nel 2006 che coinvolse fra l'altro il versante sinistro del Cervaro sul quale era originariamente ubicato l'imbocco della galleria di valico e che rese necessaria la modifica di tracciato;
- nel 2010 si è avuta una riattivazione del fenomeno franoso che ha gravemente danneggiato le infrastrutture di trasporto presenti (tratta FS Benevento – Foggia e S.S. 90) e che allo stato, a seguito della realizzazione di imponenti interventi di messa in sicurezza, risulta sotto controllo ancorché ancora attiva, in un contesto ad elevato rischio di instabilità ed in un'area classificata dall'Autorità di Bacino della Puglia a pericolosità geomorfologica molto elevata;
- è necessario eseguire adeguati approfondimenti progettuali in ordine alla parte del tracciato ferroviario ricadente nell'area interessata dal fenomeno franoso in Comune di Montaguto;

sotto l'aspetto attuativo:

- che l'opera è inclusa nel Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti Aggiornamento 2015, approvato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 299 del 9 settembre 2016, registrato dalla Corte dei Conti in data 2 novembre 2016 (Registro n.1 Foglio 3661), nella tabella B – “Investimenti Realizzati per Lotti Costruttivi” con un costo di 2.686 Mln € e risorse per 768 Mln € a copertura del primo lotto costruttivo Apice - Irpinia;
- che lo schema di Aggiornamento 2016 del Contratto di programma 2012–2016 parte Investimenti, sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole nella seduta del 10 agosto 2016, prevede l'intervento “Raddoppio tratta Apice – Orsara” nella “Tabella B – Investimenti Realizzati per Lotti Costruttivi”, con un costo complessivo pari a 2.686 Mln € e prevede la copertura finanziaria del primo lotto costruttivo/funzionale con risorse pari a 923 Mln € ;
- che il Soggetto aggiudicatore dell'intervento è Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- che il cronoprogramma prevede una durata dei lavori pari a:
 - 1° lotto Apice - Irpinia: 2460 giorni naturali consecutivi;
 - 2° lotto Irpinia - Orsara: 2500 giorni naturali consecutivi;
 - che il CUP dell'intervento è: J77I04000000009



sotto l'aspetto finanziario:

- che il costo complessivo dell'opera è pari a 2.686 Mln € e rappresenta il limite di spesa dell'«Itinerario Napoli – Bari: Raddoppio tratta Apice – Orsara»;
- che, l'articolazione del costo è la seguente:

PIS Tabella A

PROGETTO PRELIMINARE LINEA NAPOLI - BARI TRATTA APICE - ORSARA			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	Importi ⁽¹⁾ (Mln €)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati ⁽¹⁾ (Mln €)
Lavorazioni	2.117	79%	2.117
<i>Opere civili</i>	<i>1.803</i>	<i>67%</i>	
<i>Sovrastruttura ferroviaria</i>	<i>69</i>	<i>3%</i>	
<i>Impianti tecnologici</i>	<i>245</i>	<i>9%</i>	
Oneri per la sicurezza	32	1%	2.149
Somme a disposizione	537	20%	2.686
Limite di spesa dell'Infrastruttura da realizzare.	2.686	100%	



PIS Tabella B

PROGETTO PRELIMINARE LINEA NAPOLI - BARI TRATTA APICE - ORSARA			
Dettaglio delle Somme a Disposizione			
	Importi (Mln €)	Percentuale su S.A.D.	Percentuale su CVI
PROGETTAZIONE	57	10%	2%
OPERE RISTORI SOCIO AMBIENTALI	36	7%	1%
OPERE CONNESSE	444	83%	17%
<i>Direzione Lavori</i>	<i>90,2</i>	<i>17%</i>	<i>3%</i>
<i>Costi interni RFI fino alla consegna dell'opera</i>	<i>24,4</i>	<i>5%</i>	<i>1%</i>
<i>Acquisizione aree</i>	<i>29,7</i>	<i>6%</i>	<i>1%</i>
<i>Contributi di Legge (Inarcassa, VIA, etc)</i>	<i>7,3</i>	<i>1%</i>	<i>0%</i>
<i>Imprevisti</i>	<i>194,6</i>	<i>36%</i>	<i>7%</i>
<i>Somme a disposizione per la gestione delle terre</i>	<i>45,5</i>	<i>8%</i>	<i>2%</i>
<i>Spese generali del Committente</i>	<i>52,5</i>	<i>10%</i>	<i>2%</i>
Totale Generale Somme a Disposizione	537	100%	20%



- che, il costo delle prescrizioni formulate dagli Enti, ritenute accoglibili da RFI S.p.A. e che hanno riflessi economici sul limite di spesa dell'infrastruttura, di importo stimato in 45,5 Mln € come indicato dalla stessa RFI S.p.A. nella relazione istruttoria, trova capienza nel limite di spesa dell'«Itinerario Napoli – Bari: Raddoppio tratta Apice - Orsara». Si precisa che nessuna quota di tale importo afferisce a prescrizioni che si inquadrano come opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale;
- della proposta di un'azione correttiva che consente di mantenere invariato il limite di spesa dell'intervento stabilito in 2.686 Mln €, compensando i suddetti maggiori costi con una corrispondente riduzione dell'importo della voce «imprevisti», con riserva di ripristinare l'accantonamento per imprevisti mediante specifica ottimizzazione della progettazione definitiva, ciò anche nell'ottica di recepire gli adeguamenti tariffari che si concretizzeranno in considerazione che la stima originaria dei costi risalente al 2009 dovrà essere aggiornata con la redazione della progettazione definitiva;
- che il costo complessivo di 2.686 Mln € trova copertura per 768 Mln € nell'Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti, approvato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 299 del 9 settembre 2016, registrato dalla Corte dei Conti in data 2 novembre 2016 (Registro n.1 Foglio 3661);
- che nello schema di Aggiornamento 2016 del Contratto di programma 2012 – 2016 parte investimenti, il cui *iter* approvativo è in corso, è previsto un incremento delle risorse disponibili per 155 Mln € per la completa copertura del primo lotto costruttivo/funzionale Apice - Irpinia, portando pertanto la copertura complessiva dell'intervento a 923 Mln €;
- che le fonti di finanziamento sono di seguito elencate:
 - ✓ 47 Mln € a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione, così come determinato dalla Delibera CIPE n. 62/2011 a favore del Piano Nazionale per il Sud;
 - ✓ 721 Mln € a carico dei fondi statali stanziati da Leggi di Stabilità o altri provvedimenti normativi;
 - ✓ 155 Mln € a carico dei fondi statali stanziati da Leggi di Stabilità o altri provvedimenti normativi; tali risorse sono previste nello schema di aggiornamento 2016 al Contratto di Programma 2012 – 2016 parte Investimenti, sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole nella seduta del 10 agosto 2016, e il cui *iter* approvativo è pertanto in corso al momento della stesura della presente relazione.

Su proposta della Task Force di RFI S.p.A.

DISPONE

1. Ai sensi dell'art. 1 della legge 11 novembre 2014, n. 164 e s.m.i. e per gli effetti dell'articolo 165 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. e dell'articolo 10 del decreto del



Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 4, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare dell'opera "Itinerario Napoli – Bari: Raddoppio della tratta Apice - Orsara".

2. Con riferimento al lotto costruttivo/funzionale Irpinia – Orsara, l'approvazione di cui al punto precedente è da riferirsi alla mera linea tecnica e si autorizza, in relazione allo stesso, RFI S.p.A. ad effettuare più approfonditi accertamenti progettuali in ordine alla parte del tracciato ferroviario ricadente nell'area interessata dal fenomeno franoso in Comune di Montaguto.

3. Autorizza RFI S.p.A. ad avviare la progettazione definitiva del lotto funzionale Apice – Irpinia, in ragione della completa copertura finanziaria dello stesso prevista nello schema di Aggiornamento 2016 al Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti, in ordine al quale il CIPE ha espresso parere favorevole nella seduta del 10 agosto 2016. Nella redazione del progetto definitivo RFI S.p.A., dovrà apportare ogni possibile ottimizzazione al fine del rispetto del limite di spesa dell'infrastruttura.

4. Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione del progetto preliminare sono riportate nella prima parte dell'allegato 1 alla presente ordinanza, che forma parte integrante della ordinanza stessa, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del predetto allegato. La stazione appaltante, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al Commissario di esprimere le proprie valutazioni e, se del caso, misure alternative.

5. Ai sensi dell'articolo 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., l'importo di 2.686 Mln €, come sintetizzato nella precedente "presa d'atto", costituisce il limite di spesa dell'opera di cui al punto 1 e comprende l'importo, comunque non superiore al due per cento dell'intero costo dell'opera, per le eventuali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera, nonché gli oneri di mitigazione di impatto ambientale individuati nell'ambito della procedura di VIA, fatte salve le eventuali ulteriori misure da adottare nel rispetto di specifici obblighi comunitari.

6. La copertura finanziaria dell'intervento "Itinerario Napoli – Bari: Raddoppio tratta Apice - Orsara" prevista nello schema di Aggiornamento 2016 al Contratto di Programma 2012-2016 parte investimenti, è quantificata in 923 Mln €, atta a garantire la copertura della progettazione dell'intero raddoppio Apice-Orsara e della realizzazione del primo lotto costruttivo/funzionale Apice – Irpinia. Nell'ambito di tale previsione si individuano i



finanziamenti a copertura del costo di realizzazione di detto lotto, pari a complessivi 923 milioni di euro.

7. La circostanza motivata concernente le eventuali maggiori esigenze finanziarie, che si dovessero manifestare in relazione all'accoglimento delle prescrizioni di cui al punto 4, rispetto al limite di spesa dell'intervento, dovrà essere rappresentata al Commissario per le determinazioni conseguenti.

8. RFI S.p.A. provvederà ad assicurare, per conto del Commissario, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare di cui al precedente punto 1 approvato con la presente Ordinanza.

9. RFI S.p.A. in sede di approvazione tecnica della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1, debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione VIA.

10. Il Commissario per la realizzazione dell'Asse ferroviario Napoli-Bari, ai sensi del comma 2 dell'articolo 1 della legge n. 164/2014 in sede di aggiornamento del Contratto di Programma trasmette al CIPE i progetti approvati, il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento, segnalando eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati nel cronoprogramma di realizzazione delle opere.

11. La presente Ordinanza non verrà trasmessa alla Corte dei Conti in esito a quanto espresso dalla stessa con nota n. 19102 del 19 maggio 2015, circa l'insussistenza dei presupposti normativi per il controllo di legittimità sulle Ordinanze del Commissario.

12. RFI S.p.A., in qualità di Stazione appaltante, è incaricata di curare gli adempimenti per la trasmissione della presente ordinanza alla Gazzetta Ufficiale per la relativa pubblicazione.

La presente Ordinanza è altresì pubblicata sul sito internet dedicato.

Il Commissario