

# METROPOLITANA LEGGERA - I LOTTO MATRICE – BOJANO

REGIONE MOLISE

---

REPORT DI VERIFICA - SETTEMBRE 2020



NUVEC - NUCLEO VERIFICA E CONTROLLO - AREA DI ATTIVITÀ 1  
SOSTEGNO E ACCOMPAGNAMENTO PER L'ACCELERAZIONE DI  
PROGRAMMI DELLA POLITICA DI COESIONE E VERIFICA DI EFFICACIA

## INDICE

<b>SINTESI</b> .....	<b>3</b>
<b>1. PRESENTAZIONE DELL'ATTIVITÀ E FINALITÀ DEL PRESENTE REPORT</b> .....	<b>6</b>
<b>2. INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO</b> .....	<b>7</b>
2.1 ANAGRAFICA .....	7
2.2 QUADRO FINANZIARIO.....	7
2.3 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E INQUADRAMENTO TERRITORIALE .....	7
2.4 GOVERNANCE DELL'INTERVENTO .....	8
2.5 STATO DI ATTUAZIONE.....	9
<b>3. IL PROCESSO DI ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO</b> .....	<b>10</b>
3.1 STORIA AMMINISTRATIVA DELL'INTERVENTO.....	10
3.2 AVANZAMENTO DELL'INTERVENTO.....	15
3.3 TEMPI DI ATTUAZIONE E CONFRONTO CON VISTO .....	18
3.4 CAPACITÀ AMMINISTRATIVA DEI SOGGETTI COINVOLTI .....	21
<b>4 ELEMENTI PER LA VERIFICA DI EFFICACIA DELL'INTERVENTO</b> .....	<b>23</b>
4.1 MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INVESTIMENTO E RISULTATI ATTESI .....	23
4.2 GLI OBIETTIVI PREVISTI DALL'INTERVENTO IN ESAME .....	26
4.3 RISULTATI RAGGIUNTI E PROSPETTIVE .....	26
<b>5 PRESENZA DI ELEMENTI INNOVATIVI O DI ESEMPLARITÀ</b> .....	<b>28</b>
<b>6 CONCLUSIONI</b> .....	<b>30</b>

**ALLEGATO 1 – LA SCHEDA DI RILEVAZIONE**

**ALLEGATO 2 – IL PERCORSO DI VERIFICA**

## Sintesi

La Metropolitana Leggera I lotto Matrice-Boiano (d'ora in poi Progetto o Intervento) si sviluppa sul **tracciato ferroviario esistente** - non elettrificato - di 170 km, costruito a fine dell'Ottocento, tra Termoli e Venafro.

L'idea progetto nasce nel 2003 dal Comune di Campobasso e dal Patto territoriale Matese, con l'obiettivo di **decongestionare il capoluogo regionale, spostando il traffico dei passeggeri pendolari dall'auto al treno.**

Nel **2005** è stata finanziata la progettazione preliminare e definitiva dell'Intervento, per un totale di 875.000,00 euro, derivanti da risorse delle Delibera CIPE 82/2002, 17/2013 e 20/2004. Il bando per servizi di ingegneria, gestito dalla Regione Molise, prevedeva la progettazione di un sistema di metropolitana leggera urbana ed extraurbana di circa 41 km tra le stazioni terminali di Bojano e Matrice, sulla linea ferroviaria esistente a mono-binario di proprietà di RFI e, in particolare, la realizzazione di 5 nuove fermate con relativi collegamenti viari e pedonali e con la realizzazione dei parcheggi di interscambio, la ristrutturazione delle 7 stazioni esistenti sul percorso e del deposito officina di Campobasso, e interventi relativi all'armamento e alla sistemazione del piano del ferro.

Con **Delibera CIPE 68/2015**, di approvazione della riprogrammazione del PAR FAS Molise 2007/2013, vengono reperite le risorse per il finanziamento dell'Intervento in oggetto, inserito nel II atto integrativo dell'APQ Viabilità, per un importo di **23,5 milioni di euro.**

Ai sensi dell'Accordo di Programma sottoscritto tra Regione Molise e RFI a giugno 2015 - con cui la Regione si impegnava a completare l'iter approvativo del progetto definitivo del sistema ferroviario ed RFI si impegnava a svolgere il ruolo di soggetto attuatore per la progettazione esecutiva e realizzazione di tutte le opere strettamente connesse all'esercizio ferroviario - **a marzo 2016 la Regione Molise concede a RFI il finanziamento a valere sulle risorse FSC 2007/2013 per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori relativi all'Intervento.**

Il progetto finanziato con FSC 2007/2013 prevedeva **l'adeguamento di 5 stazioni, la realizzazione di 3 nuove fermate, i lavori di sistemazione del piano del ferro e la modifica dei sistemi di controllo** necessari per raggiungere una media di percorrenza di 60 km/h sulla tratta Matrice-Bojano.

**I lavori sono partiti a fine 2016**, a seguito dello sviluppo della progettazione esecutiva da parte delle imprese appaltatrici, selezionate da RFI nell'ambito di Accordi quadro, che hanno operato sulla base della progettazione definitiva sviluppata dalla Regione Molise.

La data prevista per la conclusione dei lavori era fissata originariamente al 31.12.2018: a seguito di una serie di **imprevisti e criticità intervenuti in corso d'opera, RFI ha chiesto alla Regione una proroga per la fine lavori al 30.6.2020.**

**Ad oggi il Progetto risulta concluso:** sono state realizzate tutte le 3 nuove fermate e sono stati effettuati i lavori in 3 stazioni rispetto alle 5 previste dal Progetto finanziato.

Si segnala, inoltre, che **la tratta ad oggi non è in funzione:** sia per il mancato aggiornamento degli Accordi di programma con Trenitalia per l'erogazione del servizio, sia per il successivo avvio dei lavori del II lotto.

Nelle more del completamento dell'Intervento in oggetto, infatti, la Regione Molise ha messo a sistema le risorse le risorse del Patto per lo Sviluppo (15 milioni di euro ex Delibera CIPE 26/2016), del Contratto di programma 2017-2021 (15 milioni di euro ex Delibera CIPE 66/2017) e dell'addendum al Piano Operativo del MIT 2014/20 (50 milioni di euro ex Delibera CIPE 98/2017) per finanziare, per un totale di 80 milioni di euro, **il II lotto dell'Intervento destinato all'elettrificazione e la velocizzazione del tracciato Campobasso-Isernia-Roccaravindola.**

Alla luce di quanto illustrato, riportato analiticamente nelle pagine successive:

- Per la verifica di efficacia dell'intervento in oggetto occorre prendere a riferimento il **Progetto nel suo complesso** (la fase di progettazione, il I e il II lotto): considerando infatti solo il Progetto finanziato con FSC (I lotto) i risultati, peraltro non puntualmente quantificati, non sembrano essere stati raggiunti. A parità di risorse assegnate non solo non sono stati completati i lavori previsti ma, soprattutto, a conclusione dei lavori, la tratta non risulta in funzione.
- Nel corso del tempo, si è registrata una continua modifica degli obiettivi di Progetto; in particolare, le realizzazioni previste nelle varie fasi di progettazione dell'Intervento si sono ridotte sotto il profilo quantitativo (ad esempio il numero di nuove fermate da realizzare), finché non sono state reperite ulteriori risorse per l'elettrificazione e la velocizzazione dell'intera tratta. **In estrema sintesi, l'intervento inizialmente previsto volto alla decongestione del traffico di Campobasso è stato inglobato nel più ampio intervento di riduzione dei tempi di percorrenza fra Campobasso e Roma.** La verifica di efficacia non potrà essere finalizzata se non a conclusione del II lotto a fronte del quale occorrerà valutare la durata del viaggio tra Roma e Campobasso, il numero di passeggeri che utilizzeranno il treno in luogo dell'auto privata, il piano di erogazione dei servizi, ecc..
- Al riguardo, si suggerisce alla Regione di aprire un tavolo fin da ora con Trenitalia, affinché, **quando saranno terminati i lavori del II lotto possano già essere attivate nuove corse che si fermino nelle nuove stazioni e nelle nuove fermate**, per evitare di perdere la funzionalità opere realizzate con l'Intervento se contestualizzate solo in percorsi di viaggio più lunghi rispetto a quelli originariamente previsti.
- Dal punto di vista **dell'efficienza dell'attuazione**, analizzando l'Intervento in senso stretto, le fasi di **affidamento, progettazione esecutiva e di esecuzione in capo a RFI risultano inferiori ai i tempi medi nazionali di interventi analoghi.** Tuttavia, le tempistiche complessive di attuazione risultano significativamente superiori alla media, registrando ritardi nelle fasi di approvazione della progettazione preliminare e di elaborazione della progettazione definitiva. Invece l'accelerazione impressa alla fase di approvazione della progettazione definitiva – necessaria per evitare il disimpegno delle risorse – ha influito negativamente sulle successive fasi di progettazione esecutiva ed esecuzione del progetto, determinando il *downgrading* delle realizzazioni.
- Al riguardo, le criticità evidenziate in fase di progettazione esecutiva dell'Intervento portano a ritenere che gli **interventi di carattere ferroviario devono essere progettati, fin dalle prime fasi, da RFI.**
- Ancora. La lunga durata del processo di attuazione, che inevitabilmente porta con sé una modifica delle strutture deputate alla *governance* di progetto, **potrebbe non aver assicurato l'ownership** della procedura, sia internamente alla Regione sia internamente a RFI.

Come **elementi di esemplari** individuati nell'analisi del Progetto si segnala infine:

- la capacità della Regione di **mettere a sistema risorse** provenienti da diverse fonti finanziarie per conseguire i medesimi obiettivi;
- **l'efficienza nell'allocazione delle risorse:** la Regione, infatti, nonostante i lunghi tempi di attuazione del I lotto, non ha vincolato ingenti quantità di risorse perché ha finanziato prima la progettazione definitiva dell'intervento e, soltanto successivamente al reperimento delle risorse finanziarie, la realizzazione dello stesso.

Pertanto, nel quadro dell'attuale periodo di riforma della normativa nazionale e comunitaria, si suggerisce di:

- **replicare in altri Programmi** la procedura adottata dalla Regione Molise, per l'attuazione degli interventi FSC 2014/2020 in due step **«progettazione» e «realizzazione opera»**, in coerenza con quanto previsto dall'art.10 del D.lgs. 29 dicembre 2011, n.229.
- proporre **l'estensione temporale oltre il 2020** di quanto previsto dai commi 4 e 5 dell'art.1, del c.d. decreto Sblocca Cantieri, ovvero **l'affidamento dei servizi di ingegneria nelle more della disponibilità delle risorse per la realizzazione di tutte le tipologie di intervento.**

## 1. Presentazione dell'attività e finalità del presente Report

Nell'ambito delle iniziative previste dal Piano SUD 2030, il Nucleo di verifica e controllo - Area di attività 1 (NUVEC 1) dell'Agenzia per la Coesione Territoriale (ACT), ha avviato una linea di azione finalizzata alla **verifica dell'efficacia degli interventi** attuati dalle politiche di coesione, con l'obiettivo di esaminare una serie di progetti selezionati ed evidenziare i risultati conseguiti, le eventuali criticità o le buone pratiche che potrebbero essere trasferite in analoghi contesti attuativi.

### BOX 1 – Piano SUD 2030 – Valutazione: il modello *what works*

Il Piano, al fine di confermare o migliorare la propria azione, nonché di alimentare la discussione partenariale, prevede di acquisire progressivamente nel tempo conoscenza su cosa di concretamente realizzato o in realizzazione "funziona", ovvero risulta utile ed efficace. A questo scopo, saranno condotte attività valutative finalizzate a individuare i risultati effettivi degli interventi realizzati e la tenuta dei meccanismi attuativi inizialmente ipotizzati, nonché approfondimenti e verifiche puntuali sull'efficacia dei progetti realizzati o in corso di realizzazione. (...). L'ACT, attraverso il Nucleo di Verifica (NUVEC), promuoverà e realizzerà verifiche e analisi di efficacia su opere pubbliche o su specifiche azioni e interventi rilevanti per l'attuazione del Piano.

Fonte: Piano SUD 2030 – pag.57

Tra i primi interventi selezionati, per la Regione Molise è stato individuato, tra l'altro, il Progetto **Metropolitana leggera - I lotto Matrice-Bojano (CUP J14H15000600002)** che, alla data di avvio dell'attività di verifica, risultava in itinere.

Il presente report restituisce gli esiti della verifica di efficacia sui risultati raggiunti dall'intervento rispetto agli obiettivi posti alla base della scelta dell'investimento, anche alla luce dell'esame dell'efficienza del processo di attuazione.

Per le informazioni di dettaglio si rimanda, comunque, alla *Scheda di rilevazione*<sup>1</sup> ([Allegato 1](#)) e al *Percorso di verifica* ([Allegato 2](#)), che riporta l'elenco dei documenti consultati, gli estratti delle interviste condotte con i soggetti coinvolti nell'attuazione del Progetto e illustra la fase di contraddittorio svolta sui primi esiti dell'analisi, necessaria per dare quella voluta robustezza all'attività di verifica che solo l'interlocuzione e il confronto aperto possono fornire.

E' opportuno rappresentare in questa sede che la metodologia inizialmente prevista per le verifiche di efficacia è stata adattata a seguito dell'emergenza sanitaria; si prevedeva, infatti, di effettuare dei sopralluoghi, per interloquire direttamente con i soggetti a vario titolo coinvolti nella programmazione e nell'attuazione degli interventi selezionati e verificare in loco - "sporcandosi le scarpe" - criticità o buone prassi di attuazione, per in tempi rapidi fornire al decisore politico le considerazioni rilevate sul campo.

La necessità di effettuare le analisi di efficacia sulla base dell'analisi *desk* - e quindi, con l'acquisizione di atti, materiali e informazioni da parte dei responsabili delle Amministrazioni in *smart working* - ha rallentato la finalizzazione delle verifiche di efficacia. Si è comunque registrata la massima partecipazione da parte degli interlocutori contattati nel corso delle riunioni - organizzate in video conferenza - per approfondire e sentire dalla viva voce degli interessati, almeno a distanza, la storia dell'Intervento e i suoi punti nodali.

<sup>1</sup> L'elaborazione della scheda di rilevazione e l'analisi della documentazione è stata effettuata dal Gruppo di Lavoro coinvolto nel Progetto "Efficacia ed Efficienza dei progetti di Investimento" finanziato dal PON GOV 2014/2020.

## 2. Inquadramento generale dell'Intervento

### 2.1 Anagrafica

Codice scheda NUVEC (ID_DB)	13_IT
Regione	Molise
Titolo Progetto	METROPOLITANA LEGGERA - I LOTTO MATRICE-BOJANO
CUP	J14H15000600002
Localizzazione	Baranello, Bojano, Campobasso, Guardiaregia, Matrice, Vinchiaturò
Programma	PAR FSC MOLISE 2007-2013
Amministrazione Titolare delle risorse	Regione Molise
Beneficiario	Rete Ferrovia Italiana S.p.A

### 2.2 Quadro finanziario

Fonte di finanziamento	Fondo Sviluppo e Coesione 2007/2013
Costo complessivo	23.500.000,00 euro
Costo totale ammesso	23.500.000,00 euro

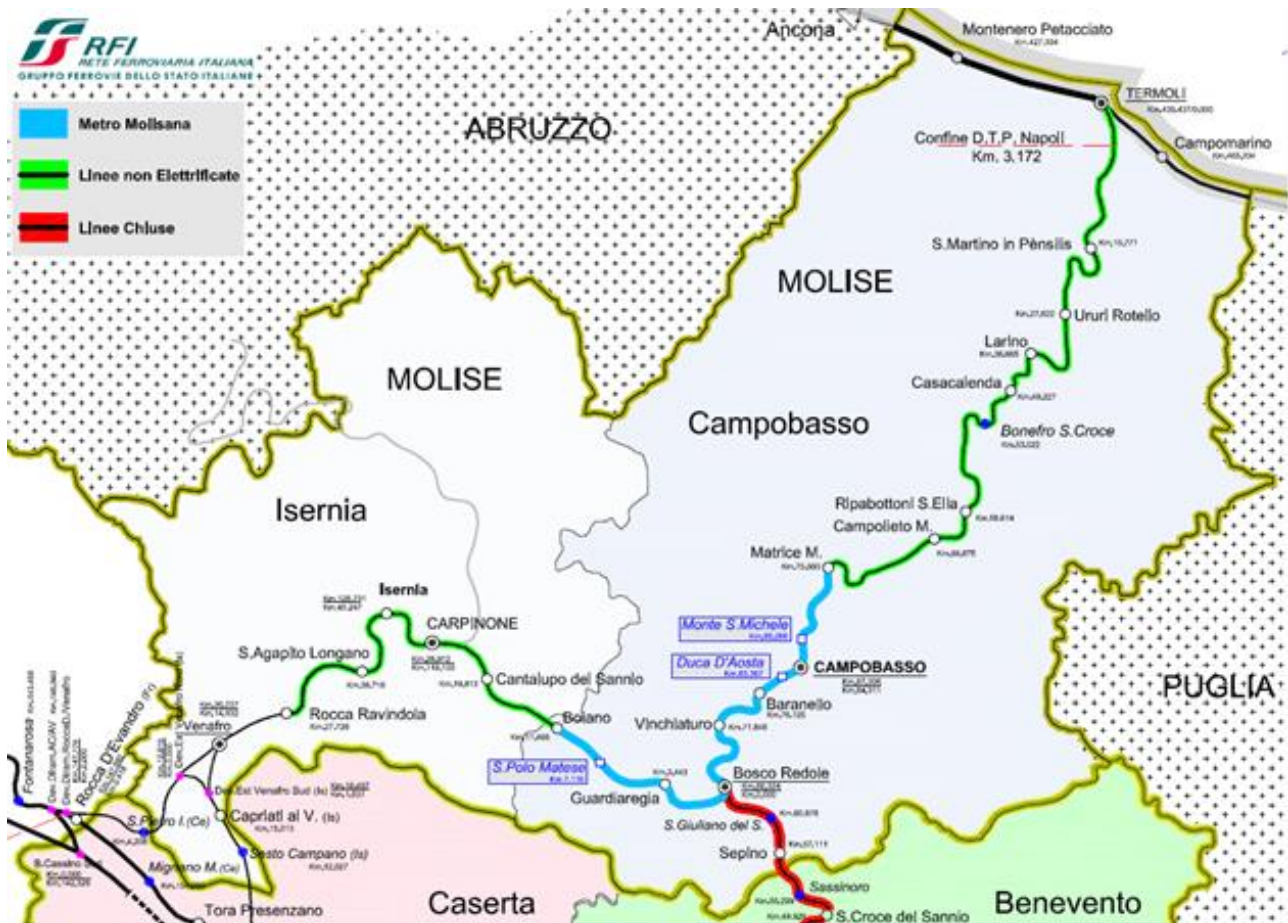
### 2.3 Descrizione dell'Intervento e inquadramento territoriale

L'Intervento in oggetto - finanziato con le risorse FSC 2013/2017 - riguarda **la progettazione esecutiva e l'esecuzione di lavori infrastrutturali (armamento e opere civili) e tecnologici**, nella tratta di 42 km di ferrovia esistente tra i comuni di Matrice e di Bojano; in particolare prevede la realizzazione di tre nuove fermate e l'Intervento su cinque stazioni, come di seguito indicato<sup>2</sup>:

- *Modifica PRG per velocizzazione a 60 Km/h degli itinerari per incroci e precedenze nelle stazioni di Matrice, Baranello, Vinchiaturò, Guardiaregia e Bojano;*
- *Modifica agli impianti di segnalamento di stazione (ACEI) a seguito dei nuovi PRG;*
- *Migrazione dell'esistente sottosistema di terra SSC (Sistema Supporto Condotta) al nuovo SCMT (Sistema Controllo Marcia Treni) e di telecomando/telecontrollo (CTC);*
- *Realizzazione di due nuove fermate San Michele e Duca d'Aosta;*
- *Realizzazione fermata S. Polo Matese su sedime vecchia stazione;*
- *Realizzazioni di marciapiedi modulo 125 mt ed altezza dal piano ferro H 55 cm per tutte le stazioni e fermate (Duca d'Aosta H 25 cm);*
- *Realizzazione pensiline nelle stazioni e fermate;*
- *Realizzazioni sottopassi pedonali/rampe nelle stazioni di Matrice, Baranello, Vinchiaturò, Guardiaregia e Bojano.*

<sup>2</sup> Art. 4, comma 2 della Convenzione Regione Molise – RFI, del 31 marzo 2019

Figura 1 – Inquadramento territoriale dell’Intervento



Fonte: Relazione del RUP al 2.4.2020

Il Progetto rappresenta un primo lotto di un più ampio programma di interventi per il potenziamento della linea Termoli – Venafro, con *upgrade* dei sistemi di distanziamento e di controllo marcia treni, ed interventi puntuali di adeguamento del piano del ferro sui PRG nelle stazioni sede di incrocio, nonché la realizzazione di tre nuove fermate.

L’Intervento sul PRG delle stazioni ha lo scopo di aumentare la velocità di ingresso e in uscita da 30 Km/h a 60 Km/h. Nelle stazioni, inoltre, è stata prevista l’eliminazione degli attraversamenti a raso con la realizzazione di sottopassi: i sottopassi consentono, infatti, di evitare gli attraversamenti dei binari da parte degli utenti e conseguentemente incrementano la sicurezza e la velocità di esercizio della tratta (con possibilità di incroci contemporanei).

## 2.4 Governance dell’Intervento

I soggetti coinvolti nella programmazione e nell’attuazione dell’Intervento sono la Regione Molise e Rete Ferrovia Italiana S.P.A (RFI).

La Regione Molise è l’amministrazione titolare delle risorse e RFI è il beneficiario.

Occorre specificare tuttavia che la Regione Molise ha finanziato e gestito anche la fase di progettazione dell’Intervento, fino al progetto definitivo, e che RFI ha validato e verificato il progetto definitivo.



## 2.5 Stato di attuazione

Come descritto nel successivo paragrafo 4.2 **ad oggi l'Intervento risulta concluso**: a parità di risorse, tuttavia non sono stati realizzati tutti i lavori previsti.

Rispetto agli indicatori di realizzazione fisica rilevati dal sistema di monitoraggio al 30 luglio 2020, si registra uno stato di avanzamento di 36,33 km realizzati su 41,1 previsti.

Tabella 1 – Avanzamento fisico

Descrizione	Tipo Indicatore	Misura	Valore iniziale	Valore attuale	Valore raggiunto
Riduzione nei consumi energetici	Indicatore di realizzazione fisica	TEP	0,00		
Estensione dell'Intervento in lunghezza	Indicatore di realizzazione fisica	Km	41,10	0,00	<b>36,33</b>
Giornate/uomo attivate fase di cantiere	Indicatore Occupazionale	N	713,00	1.335,00	1.180,20

Fonte: scheda SGP al 30.7.2020 (non validata)

Sotto il profilo economico finanziario, nel sistema di monitoraggio, al 30 luglio 2020, risulta un costo realizzato di 20.781.615,48 euro pari ad un avanzamento dell'88,43%; Impegni e pagamenti registrano valori rispettivamente per 21.353.975,28 euro e 17.491.546,34 euro.

Dalla documentazione acquisita, infine, all'11 maggio 2020, RFI ha ricevuto nel complesso dalla Regione 11.023.995,15 euro.

### 3. Il processo di attuazione dell'intervento

L'oggetto della presente analisi è la **progettazione esecutiva e realizzazione** della Metropolitana Leggera - I Lotto Matrice-Bojano: l'esame della documentazione, tuttavia, è andato a ritroso nel tempo, in quanto i tempi e le modalità di definizione delle prime fasi di progettazione, sembrano aver avuto un impatto sull'efficacia dell'Intervento stesso. Di seguito si riporta, pertanto, la **ricostruzione degli step amministrativi** che hanno costituito la storia dell'Intervento, dall'idea progetto alla conclusione dello stesso.

Vengono quindi misurati i **tempi di attuazione** - anche in raffronto ad analoghe opere pubbliche - e, come ultimo elemento per l'esame del processo di attuazione, si riporta un breve esame della **governance** dei soggetti coinvolti nell'attuazione.

#### 3.1 Storia amministrativa dell'Intervento

##### Finanziamento della progettazione preliminare e definitiva

Il Patto territoriale del Matese e il Comune di Campobasso, nell'ambito del "Programma PRUSST - Città territorio", a seguito "*della constatazione dell'esistenza, sia in entrata che in uscita dal capoluogo, di un flusso di traffico su gomma particolarmente sostenuto che crea disagi non solo alla viabilità in generale, ma anche al contesto ambientale di riferimento*", commissionarono nel 2003 uno studio preliminare di fattibilità per la realizzazione di un sistema di mobilità leggera urbana ed extraurbana nel Comune di Campobasso.

Successivamente, la Giunta Regionale, con Deliberazione n. 404 del 30 marzo 2004, ha inserito tale Intervento tra i progetti di rilievo strategico nel Settore Trasporti a valere sulle risorse finanziarie stanziare dalla **Delibera CIPE del 9 maggio 2003, n. 17**, per un importo, destinato alla progettazione definitiva di 350.000,00 euro.

A seguito degli eventi calamitosi che hanno colpito la Regione Molise nel gennaio del 2003, la Giunta Regionale, con Deliberazione 9 giugno 2004, n. 841 ha approvato un **Programma Pluriennale di Interventi diretti a favorire la ripresa produttiva del Molise**<sup>3</sup> che prevedeva tra, gli altri, un finanziamento di 350.000,00 euro per la progettazione definitiva della Metropolitana leggera di Campobasso.

##### BOX 2 – Programma Pluriennale di Interventi diretti a favorire la ripresa produttiva del Molise

L'Intervento, nell'ambito di una mobilità innovativa e sostenibile, all'interno del sistema urbano, indipendenza di un nuovo assetto del Piano del Traffico e dei Parcheggi - prevede anche **l'avanzamento funzionale della Metropolitana Leggera**, azione di rilevanza assoluta per il sistema capoluogo e per la Regione, l'attuazione del P.U.M. – Piano Urbano di Mobilità, la sperimentazione di nuove forme di trasporto integrato, quali *car pooling* e *car sharing*, il collegamento con il sistema regionale della logistica, l'applicazione della tariffa unitaria.

Fonte: Programma Pluriennale di Interventi diretti a favorire la ripresa produttiva del Molise – pagina 147

Con Deliberazione n. 1381 del **10 ottobre 2005**, la Giunta Regionale ha approvato lo schema di Protocollo di Intesa, tra la Regione Molise, il Comune di Campobasso e il Patto Matese<sup>4</sup>, con il quale i sottoscrittori mettevano a sistema le risorse disponibili per cofinanziare la progettazione preliminare e definitiva dell'Intervento e delegavano la Regione a svolgere la gara; in particolare: la Regione Molise ha cofinanziato l'Intervento con 350.000,00 euro provenienti dalla Delibera CIPE 17/2003, il Comune di Campobasso con 300.000,00 euro di risorse all'interno dell'APQ Città capoluogo e la Matese Occupazione, in qualità di

<sup>3</sup> Approvato con Delibera CIPE 32 del 29 settembre 2004.

<sup>4</sup> Sottoscritto il 29 novembre 2005.

soggetto gestore del Patto, con 225.000,00 euro di risorse previste all'interno del programma aggiuntivo approvato con Delibera CIPE 83/2020.

Il Presidente della Giunta Regionale, nominato commissario delegato in regime ordinario e in termini d'urgenza<sup>5</sup> per l'attuazione *Programma Pluriennale di Interventi diretti a favorire la ripresa produttiva del Molise*, con:

- Decreto n. 681 del **9 novembre 2005** "ha disposto, tra l'altro, di far convergere i singoli finanziamenti per un totale complessivo di 875.000,00 euro per la **Progettazione preliminare e definitiva di in sistema di metropolitana leggera urbana ed extraurbana sulla tratta ferroviaria Matrice – Campobasso – Bojano**,
- Decreto n. 699 del **29 novembre 2005** ha approvato il bando di gara con i relativi allegati per la progettazione preliminare e definitiva dell'Intervento,
- Decreto n. 156 del **26 luglio 2006** ha aggiudicato definitivamente la gara per l'affidamento della progettazione preliminare e definitiva dell'Intervento per 765.000.000,00 euro comprensivo di IVA, all'Associazione temporanea di imprese (ATI) vincitrice.

Il Contratto tra la Regione Molise e l'ATI per la progettazione preliminare e la progettazione definitiva è Repertoriato al n. 1935 del **19 settembre 2006**.

Il **progetto preliminare** è stato consegnato dai progettisti incaricati il **10 agosto 2007**, è stato approvato in conferenza di servizi il 23 settembre 2009 con prescrizioni e raccomandazioni di RFI, ed è stato approvato con Deliberazione di Giunta regionale n. 365 del **10 maggio 2010**. Il Progetto preliminare stimava i costi dell'Intervento in 29.676.111,55 euro e individuava quale possibile fonte di finanziamento la riprogrammazione del PAR.

Il **progetto definitivo** è stato consegnato dai progettisti incaricati il **10 dicembre 2015**. Il 14 gennaio 2016 RFI ha redatto il Rapporto di valutazione della progettazione definitiva. Il 15 gennaio 2016 è stata convocata la Conferenza di Servizi decisoria, aggiornata con dichiarazione di chiusura del 5 febbraio 2016, con esito favorevole e avvio delle procedure finalizzate alla definizione di Screening e VINCA<sup>6</sup>. Il progetto definitivo è stato sottoposto quindi all'esame del Comitato Tecnico Amministrativo Regionale (CTAR) che ha espresso parere favorevole il 22 febbraio 2016. La Giunta Regionale, con Deliberazione **24 febbraio 2016**, n.64 ha approvato il progetto definitivo; la DGR 64/2016 è stata notificata a RFI il 3 marzo 2016.

[Finanziamento della progettazione esecutiva e della realizzazione: PAR FSC 2007/2013](#)

Con Deliberazione di Giunta regionale n. 712 del **30 dicembre 2014**, integrata e modificata dalla deliberazione di Giunta regionale n. 76 del 17 febbraio 2015, è stata approvata la riprogrammazione il PAR FSC Molise 2007/2013 e, in particolare, nell'ambito dell'Asse II – Linea di Intervento II.A – Accessibilità materiale è stato previsto il finanziamento di 23.500.000,00 euro dell'Intervento **Metropolitana leggera - I lotto Matrice-Boiano**<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> OPCM 3268 del 12 marzo 2003 e OPCM 3414 del 18 marzo 2005.

<sup>6</sup> Con determinazione dirigenziale n. 2776 del 23 giugno il Direttore del Servizio Tutela e Valorizzazione della Montagna e delle Foreste, Biodiversità e Sviluppo Sostenibile ritiene che l'Intervento *sulla base della relazione per la valutazione di incidenza, redatta secondo i criteri metodologici contenuti nella direttiva approvata con DDGR n°486 dell'11/05/2009 e sulla base della valutazione risultante dalle matrici di screening non sembra determinare effetti significativi sugli habitat e sulle componenti biotiche e abiotiche presenti nel SIC/ZPS IT7222287 "La Gallinola - Monte Miletto -Monti del Matese", nel SIC/ZPS "Sella di Vinchiatura" e nel SIC IT7222125 "Rocca Monforte", in quanto i lavori si svolgeranno all'interno di un contesto ampiamente urbanizzato ancor prima dell'individuazione dei Siti Natura 2000 e, soprattutto, ad una distanza tale dagli stessi da non influenzare direttamente i sistemi naturali e le specie avifaunistiche presenti.*

<sup>7</sup> Riprogrammazione approvata con Delibera CIPE 68/2015.

## Rapporti tra Regione e RFI

Il **5 gennaio 2004** è stato sottoscritto tra RFI e Regione Molise un **Protocollo d'intesa** relativo al *"Potenziamento e miglioramento delle infrastrutture ferroviarie ricadenti nel territorio della Regione Molise"* con il quale, tra l'altro, la Regione ed RFI partecipavano alla redazione di un nuovo studio di fattibilità per il potenziamento e sviluppo della rete ferroviaria molisana interessante l'asse Termoli-Venafro.

Con **Accordo di programma del 12 dicembre 2005**, la Regione ed RFI raggiungevano l'intesa nella quale la Regione, designata come Ente Attuatore, s'impegnava allo sviluppo della progettazione preliminare e definitiva per la redazione del progetto della cosiddetta "Metropolitana Leggera" che prevedeva interventi di ristrutturazione e di riattivazione degli impianti di stazione della tratta e nuove fermate, oltre ai parcheggi di scambio.

Il **23 giugno 2015** è stato sottoscritto tra RFI e Regione Molise l'**Accordo di Programma** per la *"Progettazione e realizzazione di un Sistema di trasporto ferroviario urbano ed extraurbano sulla tratta Matrice – Campobasso – Bojano della linea ferroviaria Termoli-Venafro"*, con il quale:

- la Regione, come Ente attuatore, si è impegnata a completare l'iter approvativo del progetto definitivo del sistema ferroviario e a restare Ente attuatore diretto della fase realizzativa delle opere esterne alle stazioni, destinate all'interscambio "ferro-gomma", quali le sistemazioni stradali, i piazzali e i parcheggi;
- RFI si è impegnata a svolgere il ruolo di soggetto attuatore per la progettazione esecutiva e realizzazione di tutte le opere strettamente connesse all'esercizio ferroviario<sup>8</sup>, come rappresentate nella Figura 2.

Con Determinazione del DG della Giunta Regionale n. 213 del **29 marzo 2016** la Regione Molise concede a RFI, quale soggetto attuatore, il finanziamento di 23.500.000,00 euro (con OGV da assumere entro il 30.06.2016, pena la revoca del finanziamento) per la **progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori** relativi al sistema di trasporto ferroviario urbano ed extra-urbano sulla tratta Matrice-Campobasso-Bojano della linea ferroviaria Termoli-Venafro e approva lo schema di Convenzione.

Il **31 marzo 2016** è stata firmata la **Convenzione** tra la Regione Molise e RFI per l'Intervento in oggetto.

### BOX 3 – I principali contenuti della Convenzione fra Regione e RFI

- RFI svolge le funzioni di stazione appaltante (art.1.3).
- La convenzione scadeva il 31.12.2019 (art.2.1), prorogabile a seguito di tempestiva e motivata istanza (art.2.4)
- Le OGV per la realizzazione dell'Intervento devono essere assunte dall'Ente attuatore entro il **30.06.2016** (art.2.2) pena la revoca. La data dell'ultima spesa rendicontabile sostenuta da RFI comprovata dai mandati quietanzati è il 31.12.2018 non erano ammesse proroghe al termine stabilito<sup>9</sup>.
- L'importo di 23,5 meuro è inteso come importo massimo rendicontabile (art.3.1) .
- Le somme a disposizione non possono superare il 3% dell'importo della convenzione (art.3.2).
- Le **economie**<sup>10</sup> in sede di gara saranno riprogrammate dalla Regione (art.3.6).
- Il Progetto e le eventuali varianti sono redatti nel rispetto della normativa vigente (D.Lgs 163/2016 e regolamento) ed approvate dall'Ente attuatore (art.4.1).
- Descrizione Intervento (art.4.2)

<sup>8</sup> Lo schema di Accordo di Programma è stato approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n.218 del 18 maggio 2015.

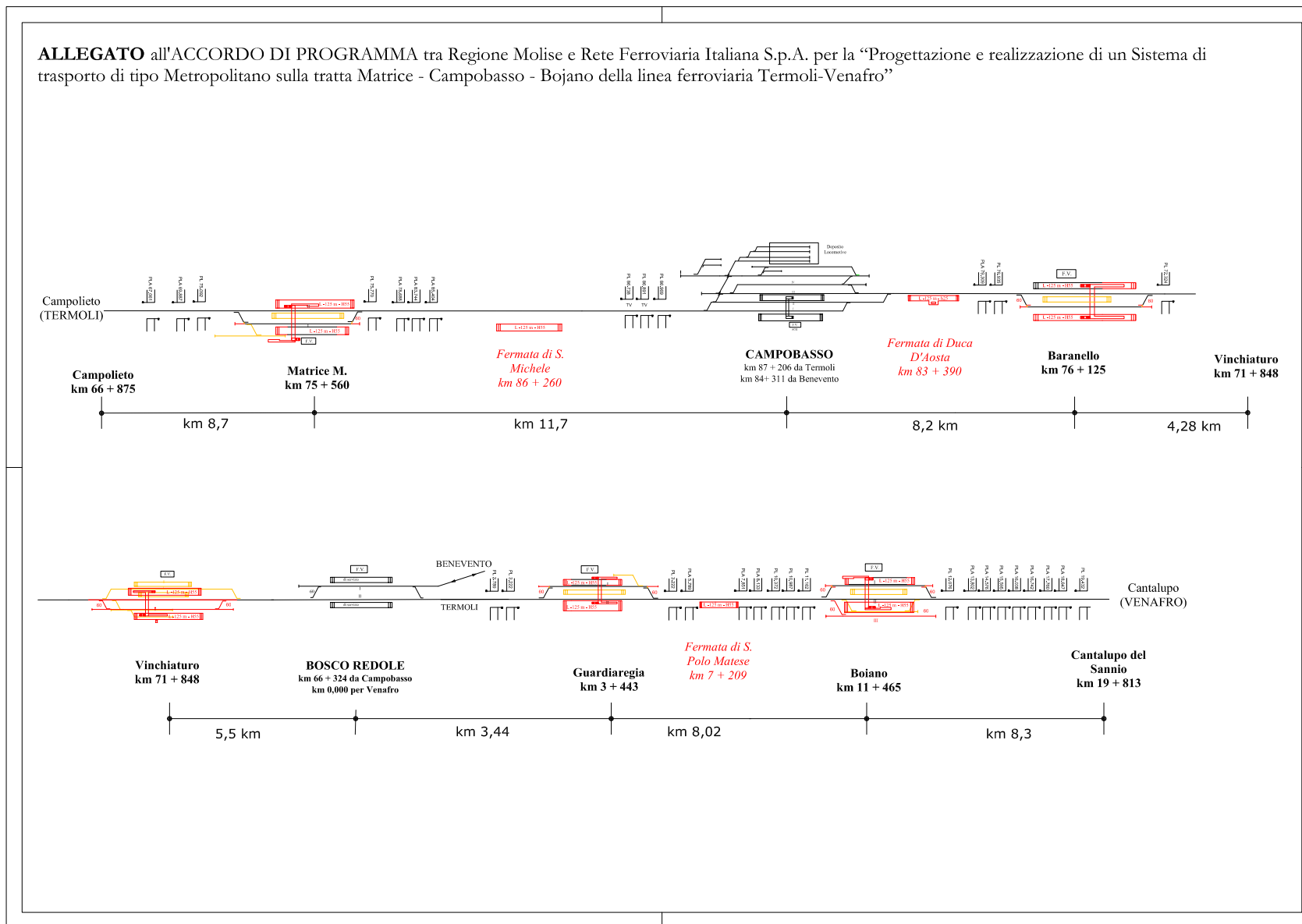
<sup>9</sup> Con determina DG 6457 del 28 novembre 2018 è stata concessa la prima proroga. Con nota del 13.12.2019 RFI ha chiesto la seconda proroga fino al 30 settembre 2020 per la rendicontazione.

<sup>10</sup> Con Determina n.284 del 13.11.2019 la Regione ha autorizzato l'utilizzo delle economie, nei termini previsti dall'articolo e di parte delle somme a disposizione per imprevisti, ha approvato il nuovo quadro economico fermo restando l'importo complessivo di 23,5 milioni di euro.

- Eventuali varianti vengono redatte e approvate nella piena ed esclusiva responsabilità RFI, utilizzando soltanto l'importo accantonato per imprevisti e non possono determinare comunque un importo complessivo superiore a quello concesso (art.4.4).
- La regione si impegna a fornire a RFI il progetto definitivo approvato con DGR a seguito di Conferenza di servizi (art.6.1).
- RFI si impegna, tra l'altro, a nominare il RUP, ad eseguire le attività progettuali, negoziali, espropriative e realizzative degli interventi, a procedere all'espletamento dell'appalto per la progettazione esecutiva, acquisendo tutte le autorizzazioni necessarie, predisporre gli Atti di Gara e ad espletare le attività di selezione del Contraente, a procedere alle attività di collaudo e messa in servizio (art.7).
- I trasferimenti in favore a RFI saranno effettuati dalla Regione al raggiungimento dei seguenti step di percentuali di realizzazione calcolati sull'importo di concessione: 10%, 30%, 60%, 90% e 100% dietro presentazione di copia dei certificati di pagamento e delle fatture quietanzate con estremi del bonifico bancario ed estratto SAP. Il saldo del 10% sarà liquidato alla presentazione del Certificato di Collaudo o del Certificato di Regolare Esecuzione redatto dal Direttore dei Lavori, ove previsto (art.8.9).
- La regione entro 30 giorni dalla richiesta di pagamento provvede all'emissione del provvedimento di liquidazione e all'effettivo pagamento nei successivi 45 giorni della somma liquidata (art.8.3).
- **Tempistica (art.12):** Il tempo complessivo per lo svolgimento delle attività negoziali viene fissato in mesi 6 dall'acquisizione da parte di RFI della Delibera Regionale di approvazione del progetto Definitivo (avvenuta 3.3.2016). Il tempo complessivo di progettazione esecutiva e realizzazione delle opere è ad oggi stimato in **900 giorni (novecento giorni) naturali e consecutivi**.
- **Monitoraggio (art.15):** il Progetto è monitorato in BDU utilizzando SGP su base bimestrale. L'inadempimento degli obblighi di monitoraggio comporta, sempre, la sospensione dei pagamenti dall'amministrazione regionale all'Ente attuatore. La tempistica indicata nel cronoprogramma di cui alla scheda di monitoraggio, a firma del RUP ed inserita nel II Atto integrativo all'Accordo di Programma Quadro "Viabilità" è assunta come riferimento primario per l'applicazione delle misure sanzionatorie.
- **Verifiche e controlli (art.17).**
- **Sanzioni e revoca risorse (art.18).**
- Le opere, essendo parte integrante dell'infrastruttura ferroviaria, **saranno di proprietà di RFI. RFI provvederà a propria cura e spese alla gestione ed alla manutenzione delle opere e degli impianti delle stazioni e delle fermate** della tratta ferroviaria Matrice – Campobasso – Bojano oggetto della presente convenzione (art.20).
- RFI è tenuta a fornire piena collaborazione e informazione in merito allo stato di avanzamento degli interventi (avanzamento finanziario, fisico e procedurale), anche ai fini delle attività di **valutazione in itinere ed ex post**. (art.27.1).

Fonte: Convenzione del 31.3.2016 tra Regione Molise e RFI

Figura 2 – Gli interventi previsti



Fonte: allegato 1 all'Accordo di programma del 23 giugno 2015

## 3.2 Avanzamento dell'Intervento

La concessione del finanziamento a RFI per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori per l'Intervento in oggetto e la successiva sottoscrizione della Convenzione che disciplinava tempi e modalità di realizzazione dell'Intervento stesso sono intervenute a ridosso (solo tre mesi prima) della scadenza per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti, come previsto dalle regole di utilizzo del FSC 2007/2013.

Per accelerare la fase di affidamento, RFI si è avvalsa di Accordi Quadro in essere i sotto-progetti relativi alle opere civili, all'armamento e alle tecnologie, ad eccezione dell'appalto per il Sistema di Controllo Marcia Treni (SCMT), per il quale ha proceduto a trattativa privata singola.

Tabella 2 – Procedure di aggiudicazione adottate da RFI

Procedure di aggiudicazione	Data stipula contratti
Contratto Applicativo su Accordo Quadro n. 159/2015 per l'esecuzione di lavori di rinnovo all'armamento ferroviario sulle linee in esercizio della DTP Napoli	16/06/16
Contratti Applicativi su Accordo Quadro n. 219/2015 per l'esecuzione di lavori manutenzione sostituzione e ampliamento degli impianti di sicurezza TLC, informazioni al pubblico della DTP di Napoli - Lotto 3	28/06/16
Contratto Applicativo su Accordo Quadro n. 91/2016 per l'esecuzione di lavori di opere civili alla sede ferroviaria su linee in esercizio ( <b>intervento principale</b> )	06/06/16
Contratto di appalto affidato mediante procedura negoziata senza bando ai sensi dell'art. 125 del D.Lgs. n. 50/2016.	25/10/16

Fonte: scheda SGP al 30.7.2020 (non validata)

Ogni Contratto Applicativo aveva come *output* un progetto esecutivo, elaborato sulla base della progettazione definitiva sviluppata dalla Regione Molise.

Atteso che la data ultima di rendicontazione della spesa era il 31.12.2018, al fine di evitare sovraccarichi di lavori non sostenibili, la progettazione esecutiva degli interventi è stata avviata per *step* e si è dato subito avvio alla realizzazione<sup>11</sup>.

**I lavori sono stati cantierizzati ed avviati a fine 2016, si sono svolti senza interruzione di esercizio della linea e, dalle interlocuzioni avute con RFI, sono conclusi alla data del presente report.**

Tuttavia, nel corso di attuazione, i PRG si sono rivelati più complessi del previsto, sono state necessarie una serie di puntualizzazioni e rettifiche al progetto definitivo<sup>12</sup> e si sono riscontrate una serie di **criticità** che hanno inciso sia sui tempi di realizzazione sia sui costi dell'Intervento.

### BOX 4 - Criticità incontrate in fase di progettazione e realizzazione

Nel corso dei lavori sono intervenute una serie di circostanze, alcune delle quali **imprevedibili**, in relazione a:

- l'adeguamento della **progettazione definitiva e della programmazione dei lavori alle effettive situazioni riscontrate sopralluogo durante l'esecuzione delle attività di cantiere** (bonifica da **ordigni bellici**, oneri e assistenza del personale incaricato dalla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio del Molise, dimensionamento delle opere in fondazione e risoluzione criticità tecniche connesse alla presenza di **acque di falda superficiali, ampliamento delle opere di regimentazione idraulica**, realizzazione di necessari locali tecnici di servizio, esecuzione dei lavori in regime di circolazione treni con conseguente utilizzazione di interruzioni diurne e notturne, nonché istituzione di rallentamenti, risanamento delle facciate e delle coperture dei Fabbricati

<sup>11</sup> La progettazione esecutiva sviluppata dagli appaltatori in itinere è stata di volta in volta verificata ed approvata dalle Direzioni Lavori prima dell'esecuzione. Al momento RFI non ha reso disponibili gli atti di approvazione delle singole progettazioni esecutive.

<sup>12</sup> Al riguardo si segnala che nella conferenza di servizi del 15 gennaio 2016, RFI dichiarava che non sussistevano condizioni ostative alla prosecuzione dell'iter approvativo del Progetto definitivo.

Viaggiatori relativi alle 5 stazioni, realizzazione di opere di collegamento funzionale delle nuove fermate alla viabilità comunale, ecc.);

- **l'adeguamento strutturale della sede**, in relazione all'assetto plano-altimetrico dell'armamento individuato in sede di progettazione esecutiva;
- **l'adeguamento delle tecniche costruttive alle esigenze di esercizio** della linea ferroviaria nella tratta Campobasso – Bojano che presenta particolari criticità in ordine alla regolarità dei collegamenti del capoluogo di regione con Roma;
- ridefinizione delle caratteristiche architettoniche di dettaglio di tutte le stazioni e fermate secondo le prescrizioni imposte, con vincolo autorizzativo, dalla Azienda Sanitaria Regionale Molisana nel corso delle **successive** Conferenze di Servizi (sale d'attesa e servizi igienici di stazione) e secondo le più recenti disposizioni normative di RFI che fissano precisi standard costruttivi e funzionali su base nazionale del 28.11.2016;
- acquisizione delle autorizzazioni da parte dei competenti Enti e Amministrazioni Locali cui rimandano i verbali conclusivi delle Conferenze dei Servizi svoltesi preliminarmente alla stipula della richiamata Convenzione RFI – Regione Molise.

Le criticità riscontrate, hanno inciso:

- sui tempi di progettazione per il necessario adeguamento della progettazione definitiva e per il recepimento delle prescrizioni ambito Conferenze di servizi;
- sui **tempi ed i costi di realizzazione** per gli adeguamenti allo stato dei luoghi nonché alle esigenze di esercizio della linea ferroviaria;
- sull'impegno del personale da dedicare a tale Intervento che si è protratto oltre i termini pianificati.

Fonte: Relazioni del RUP del 2.4.2020 e 11.5.2020

Le criticità riscontrate in sede di progettazione esecutiva e nel corso di realizzazione degli interventi hanno potato RFI, di concerto con la Regione Molise, a rinviare ad una **seconda fase**, previa assegnazione di ulteriori risorse, la realizzazione dei lavori nelle stazioni di Baranello e Vinchiaturò, anche alla luce dell'orientamento della Regione volto a favorire il collegamento tra Campobasso e Roma.

I lavori realizzati nell'ambito dell'Intervento sono illustrati schematicamente nella Figura 3 a pagina successiva.

Occorre infine evidenziare che, se dalla relazione del RUP dell'11 maggio 2020 emergeva che le fermate di Duca d'Aosta e S. Polo Matese erano in esercizio, dall'intervista condotta con RFI (cfr. all.2.3) si è appreso che, poiché la Regione non ha ancora aggiornato il contratto di servizi con Trenitalia, **non sono mai state effettuate soste dei treni nelle nuove fermate realizzate.**

Nella stessa riunione, infine, RFI ha comunicato **l'interruzione del servizio della tratta Campobasso-Roccaravindola** per l'avvio dell'Intervento di "Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso" a partire dal 14 giugno fino a tutto dicembre 2021: **i lavori appena terminati sull'Intervento in oggetto, pertanto, non entreranno in esercizio prima di tale data.** Al riguardo RFI specifica che ha già stanziato alcune risorse per la manutenzione ordinaria dei lavori nelle stazioni e nelle fermate affinché, quanto realizzato, non sia danneggiato dal tempo.



Figura 3 – Illustrazione stato di avanzamento

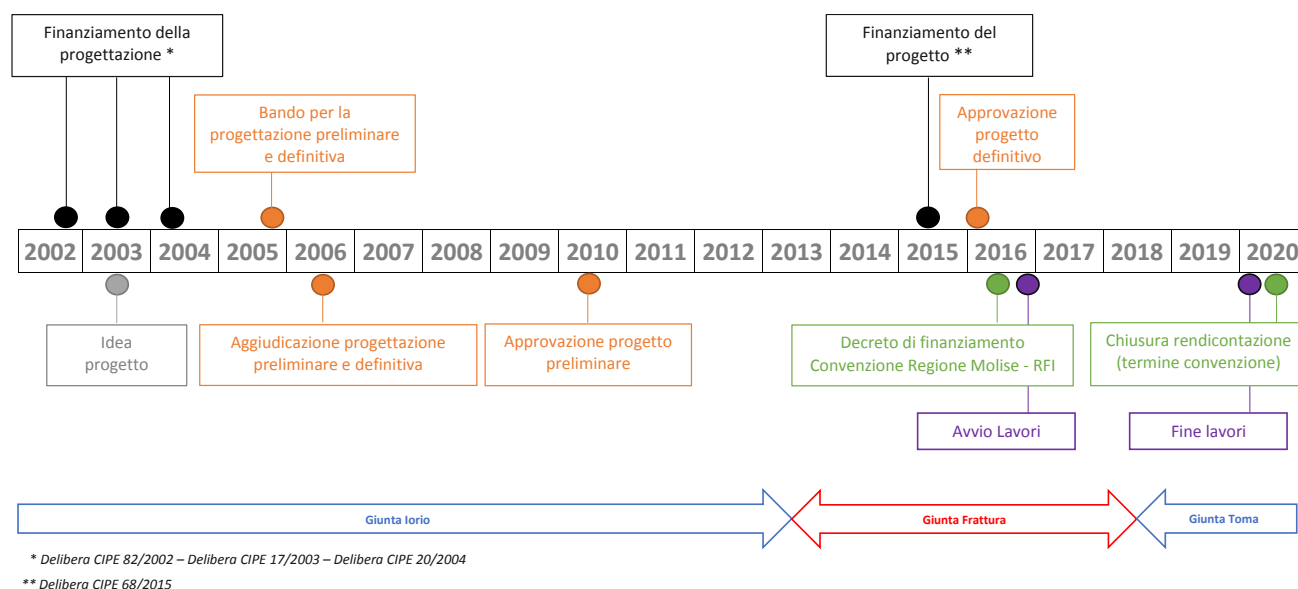


Fonte: elaborazione NUVEC (non in scala)

### 3.3 Tempi di attuazione e confronto con VISTO

Nella figura successiva si riporta una rappresentazione grafica, lungo la linea del tempo, dei principali atti amministrativi sottostanti l'attuazione dell'Intervento illustrati nel paragrafo precedente, dall'idea progetto alla chiusura della Convenzione.

Figura 4 – Un quadro dei tempi



Fonte: elaborazione NUVEC

Dalla figura emerge chiaramente che, a fronte di **tempi di progettazione estremamente lunghi**, pari a più di 10 anni dalla pubblicazione per la gara di affidamento della progettazione preliminare e definitiva all'approvazione del progetto definitivo, i **tempi di realizzazione della progettazione esecutiva e dei lavori sono invece più contenuti**.

Andando per ordine, occorre innanzitutto evidenziare che, dalla messa a sistema delle risorse disponibili per la progettazione preliminare e definitiva della Regione, del Patto Matese e del Comune (29.11.2005) la Regione è stata piuttosto rapida nello svolgimento delle procedure di selezione dei progettisti: infatti ha impiegato poco più di 10 mesi per l'esperimento della gara e l'affidamento della progettazione (19.9.2006).

A partire dalla progettazione preliminare e fino all'esecuzione dei lavori, inoltre, è possibile raffrontare la durata complessiva delle fasi dell'Intervento in oggetto in rapporto alla durata delle diverse fasi che compongono un Intervento con caratteristiche analoghe, utilizzando lo strumento VISTO - disponibile sul sito dell'Agenzia <http://dpsweb.dps.gov.it/VISTO/> - elaborato al NUVEC 3, per l'esame dei tempi di realizzazione delle opere pubbliche.

Per costruire il raffronto su VISTO con opere analoghe sono stati presi a riferimento i parametri riportati nella tabella 2 e le durate delle singole fasi come calcolare nella tabella 3.

Tabella 3 – Caratteristiche dell'Intervento secondi i parametri di VISTO

<b>Importo</b>	23.500.000 euro
<b>Settore Intervento</b>	Altri trasporti
<b>Tipologia Intervento</b>	Altro
<b>Ente Intervento</b>	Gestori di rete
<b>Procedura Intervento</b>	Aperta
<b>Territorio</b>	Provincia di Campobasso

Fonte: elaborazione NUVEC

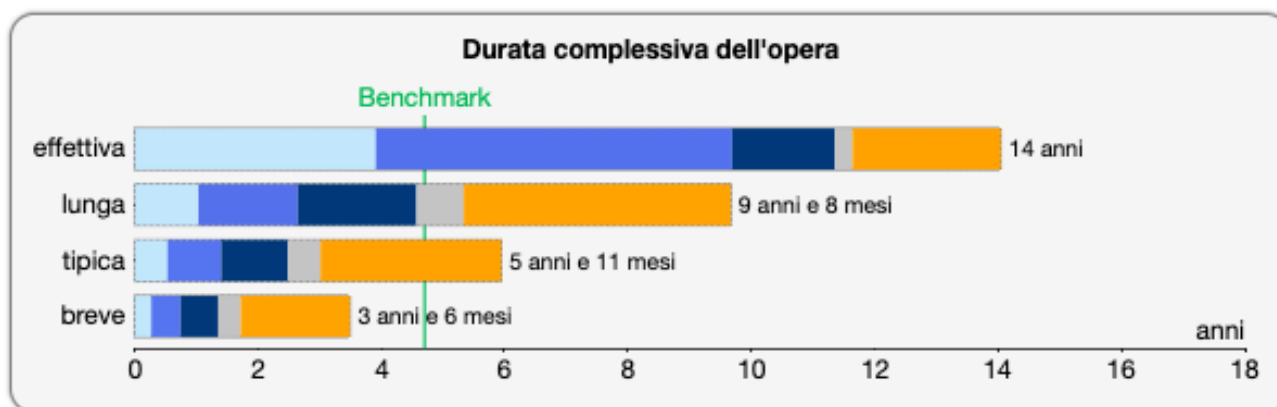
Tabella 4 – Registrazione dati e calcolo della durata delle fasi secondo VISTO

FASE	DATA INIZIO	DATA FINE	NOTE	DURATA FASE IN GG.
Progettazione preliminare	19/06/06	10/05/10	Data Inizio: firma contratto; Data fine: approvazione progetto preliminare	1.421
Progettazione definitiva	10/05/10	24/02/16	Data Inizio: approvazione progetto preliminare; Data fine: approvazione progetto definitivo	2.116
Affidamento progettazione esecutiva e realizzazione lavori	31/03/16	06/06/16	Data Inizio: sottoscrizione convenzione RFI; Data fine: stipula contratto intervento principale (scheda di monitoraggio SGP al 30.7.2020)	103
Progettazione esecutiva	06/06/16	31/01/18	Data Inizio: stipula contratto intervento principale; Data fine: approvazione ultimo progetto esecutivo intervento principale (scheda di monitoraggio SGP al 30.7.2020)	604
Esecuzione lavori	03/11/16	30/06/20	Data inizio: prima consegna lavori; Data fine: data prevista (scheda SGP al 30.7.2020)	881
<b>DURATA TOTALE DELLE FASI SECONDO I PARAMETRI VISTO</b>				<b>5.125 (circa 14 anni)</b>

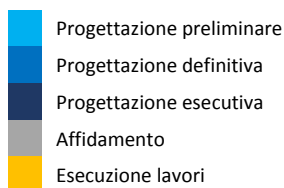
Fonte: elaborazione NUVEC con metodo VISTO

Gli esiti del confronto con VISTO sono riportati nelle figure successive: in generale, l'Intervento in oggetto riporta nel complesso **una durata di oltre 4 anni di maggiore rispetto alla durata più lunga** registrata per interventi della stessa tipologia, della stessa dimensione finanziaria e nello stesso territorio.

Figura 5 – Tempi per interventi analoghi



Legenda



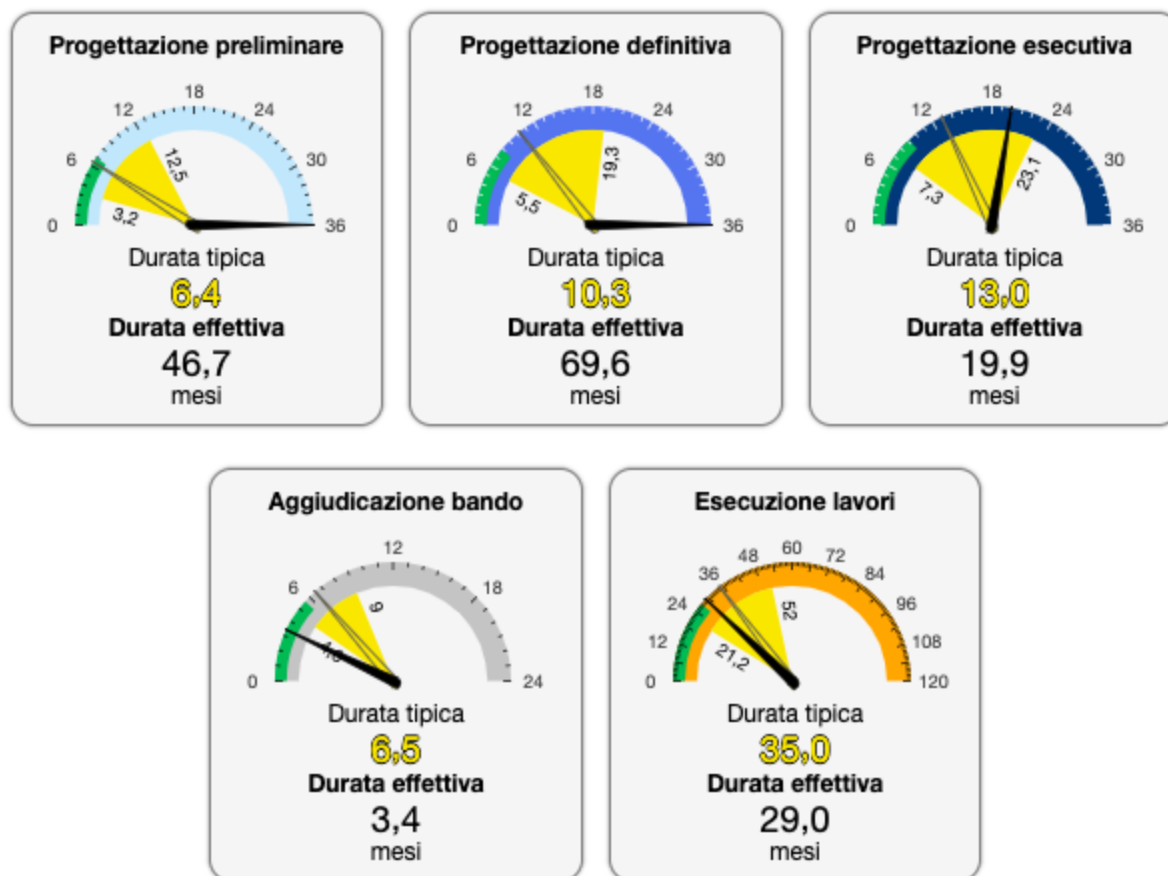
Fonte: elaborazione NUVEC su VISTO

In particolare, le durate delle fasi di **progettazione preliminare e di progettazione definitiva** risultano ciascuna circa **sette volte superiori rispetto alla durata tipica** delle stesse fasi in progetti analoghi che si attestano rispettivamente a una durata di 6,4 mesi e a 10,3 mesi a fronte dei 47,7 mesi e 69,6 mesi necessari per il completamento del progetto preliminare e del progetto definitivo dell'Intervento in oggetto.

Quanto al **progetto preliminare**, consegnato nei tempi previsti dal contratto (12 mesi dalla stipula), il ritardo è rintracciabile nella fase che va dalla consegna del progetto da parte dei progettisti incaricati, all'approvazione dello stesso (10.5.2010), c.d. "tempi di attraversamento". Le motivazioni sembrano riconducibili al coinvolgimento di più Enti (Regione, RFI, ANAS) chiamati ad esprimersi con pareri o autorizzazioni e in particolare: alla prevista approvazione del progetto da parte di RFI; alla verifica da parte

del RUP; alla necessità emersa in sede di Conferenza di Servizi di più aggiornamenti del progetto preliminare; all'acquisizione del parere/approvazione da parte di ANAS per lo svincolo di una stazione. Peraltro, il progetto preliminare è stato approvato in Conferenza di Servizi il 23 settembre 2009, con prescrizioni e raccomandazioni avanzate da RFI.

Figura 6 – Tempi tipici delle singole per interventi analoghi<sup>13</sup>



Fonte: elaborazione NUVEC su VISTO

Per il **progetto definitivo** (previsto dal contratto entro 8 mesi dall'approvazione del progetto preliminare), si registra, invece, un ritardo di quasi cinque anni della consegna degli elaborati da parte dei progettisti incaricati mentre la fase di verifica e approvazione è stata molto rapida: dalla presentazione del progetto definitivo (10.12.2015), alla sua approvazione (24.2.2016), si registrano, infatti, meno di due mesi. Al riguardo, se non si conoscono le motivazioni per cui il progetto definitivo è stato consegnato con molto ritardo rispetto a quanto previsto dal contratto, si ritiene che l'accelerazione delle procedure autorizzative e di verifica del progetto sia stata motivata dall'imminente prossima scadenza dei termini per l'assunzione delle obbligazioni giuridicamente vincolanti (30.6.2020) della fonte finanziaria reperita per il finanziamento dell'Intervento: FSC 2007/2013.

Quanto alla durata delle fasi di **affidamento, progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori** dell'Intervento oggetto della presente analisi, nonostante la proroga di due anni rispetto alla Convenzione - che fissava comunque tempi molto ridotti - e nonostante le criticità incontrate in fase di realizzazione, si registrano nel complesso circa **quattro anni dalla stipula della Convenzione fra RFI e Regione alla conclusione dei lavori**, in linea con quanto previsto da analoghe opere pubbliche.

<sup>13</sup> La rappresentazione grafica della durata delle fasi di progettazione preliminare e di progettazione definitiva riporta il valore massimo previsto e restituito da VISTO (36 mesi) in luogo delle durate effettive registrate dalle due fasi.

In particolare, attraverso l'utilizzo degli **Accordi quadro esistenti**, RFI è riuscita ad attivare molto velocemente i soggetti realizzatori delle diverse componenti dell'Intervento in oggetto; la durata della fase di affidamento risulta così inferiore di circa tre mesi alla durata tipica di interventi analoghi.

Per la **progettazione esecutiva**, considerando solo la durata dell'intervento principale relativo opere civili, si registra una durata superiore di circa 7 mesi rispetto a quella di interventi analoghi, dovuta alla necessità di adeguare la progettazione definitiva agli standard di settore, anche in relazione agli interventi per l'abbattimento di barriere architettoniche che, rispetto alle previsioni del progetto definitivo, hanno dovuto tenere conto di una serie di aggiornamenti normativi.

Infine, la **durata della fase di esecuzione dei lavori si attesta al di sotto della durata tipica** dell'esecuzione di analoghe opere pubbliche. Al riguardo occorre evidenziare che i lavori sono stati effettuati senza interruzione del servizio sulla linea e pertanto con una buona programmazione.

### 3.4 Capacità amministrativa dei soggetti coinvolti

#### Regione Molise

L'Intervento è stato seguito dalla struttura deputata alla programmazione e all'attuazione del PAR FSC, incardinata nel I Dipartimento della Giunta, e dal relativo Responsabile di linea.

Occorre segnalare che, nel corso di attuazione dell'Intervento, si sono registrate una serie di rotazioni di funzionari e dirigenti tra i vari uffici che, tipicamente, generano un'assenza di *ownership* delle procedure.

#### BOX 4 – La governance del PAR

Il Programma Attuativo Regionale (PAR FSC), in coerenza con gli indirizzi contenuti nel Quadro Strategico Nazionale (QSN) e nella Delibera CIPE 166/2007 in ordine alle modalità di Governance dei Programmi Attuativi della strategia di politica regionale unitaria, ha individuato i seguenti tre organismi:

1. L'Organismo di Programmazione e di Attuazione (**OdP**), responsabile della gestione e attuazione del PAR conformemente al principio di buona e sana gestione amministrativa e finanziaria, individuato nel Direttore del Servizio Coordinamento Fondo per lo Sviluppo e la Coesione I Dipartimento.
2. L'Organismo di Certificazione (**OdC**) responsabile della corretta certificazione delle spese erogate per l'attuazione del PAR FSC; è funzionalmente indipendente dall'OdP individuato nel Direttore del Servizio Risorse Finanziarie, Bilancio, Ragioneria Generale del Dipartimento Politiche di Bilancio e delle Risorse Umane
3. Il Comitato di Sorveglianza, istituito con D.G.R. n. 341 del 16 maggio 2012, con il compito di accertare l'efficacia e la qualità dell'attuazione del PAR, presieduto dal Presidente della Giunta Regionale (o da un Assessore delegato) composto dai rappresentanti della Regione, dello Stato centrale, delle componenti istituzionali e di rappresentanti delle forze socio-economiche regionali.

Oltre ai suddetti organismi, concorrono all'attuazione del PAR FSC:

- I Responsabili di Linea d'Intervento (RdL)
- La Cabina di Regia;
- L'Autorità Ambientale Regionale (AAR);
- Nucleo di Verifica e Controllo (NUVEC 2 dell'ACT)

FONTE: Sito web della Regione Molise

#### RFI

Per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'Intervento RFI ha dichiarato di aver coinvolto sia risorse interne, sia risorse esterne delle imprese esecutrici dei lavori, per un totale di circa 70 persone. Si riporta nel seguito l'organizzazione delle risorse:

- Interne di RFI impegnate part-time sul Progetto per un totale di circa 40 persone:
  - Uffici: Responsabile dei Lavori, Project Manager, progettisti/verificatori, logistica, patrimonio-esproprio, pianificazione,

- Direzione lavori: Direttore lavori, Assistenti lavori, Coordinatore sicurezza in fase di Progettazione, Coordinatore sicurezza in fase Esecuzione,
- Unità manutentive: agenti di scorta, attivatori impianti,
- Esterne a RFI per un totale di circa 30 persone:
  - Armamento,
  - Opere civili,
  - Tecnologie.

Nel corso di attuazione dell'Intervento, si è registrato il trasferimento della responsabilità per l'attuazione dalla Direzione di Bari alla Direzione di Napoli di RFI.

## 4 Elementi per la verifica di efficacia dell'intervento

### 4.1 Motivazioni alla base dell'investimento e risultati attesi

L'idea progetto nasce nel 2003, con l'**obiettivo di decongestionare il traffico nel Comune di Campobasso, spostando il traffico dei passeggeri pendolari dall'auto al treno**, attraverso la realizzazione di un sistema di metropolitana leggera urbana ed extraurbana di circa 42 km, tra le stazioni di Bojano e Matrice, sulla linea ferroviaria esistente a mono-binario di proprietà di RFI.

#### BOX 6 – LA LINEA TERMOLI – CAMPOBASSO – VENAFRO

La **linea Termoli – Campobasso – Venafro**, fu costruita oltre nella seconda metà dell'Ottocento per volontà del Ministero della Difesa per scopi militari, si sviluppa con andamento tortuoso ed acclive in un territorio caratterizzato da una morfologia estremamente variabile. Il tracciato di tale linea che ha un'estesa di circa 170 Km, presenta mediamente un elevato grado di tortuosità, con tratti con forti pendenze e curve di raggio molto stretti per poter seguire l'andamento del territorio. Dalla data della costruzione, fino ad oggi, non ha subito alcuna modifica strutturale di rilievo. A causa delle forti pendenze e dei ridotti raggi di curvatura, le velocità disponibili in fiancata sono molto più basse di quelle possibili con la tecnologia attualmente in uso e di conseguenza i tempi di percorrenza non rendono il trasporto su ferro di persone competitivo con il trasporto su strada.

Fonte: Relazione al progetto preliminare – paragrafo 3.1

A tal fine, **originariamente**, era prevista la realizzazione di cinque nuove fermate - di cui tre nel capoluogo regionale - con relativi collegamenti viari e pedonali e con la realizzazione dei parcheggi di interscambio, nonché la ristrutturazione delle sette stazioni esistenti sul percorso e del deposito officina di Campobasso, oltre all'armamento e alla sistemazione del piano del ferro.

#### BOX 7 - Risultati attesi da studio di fattibilità

Il bacino di Intervento è rappresentato dai **9 comuni**: Matrice, Ripalimosani, Campobasso, Busso, Baranello, Vinchiature, Guardiaregia, San Polo Matese, Bojano, sedi di stazione o fermate e dai 12 comuni gravitanti sull'area e per i quali i tempi di accesso al sistema sono inferiori a 15 minuti: San Giovanni in Galdo, Campolieto, Montagano, Ferrazzano, Oratino, Mirabello Sannitico, San Giuliano del Sannio, Cercepiccola, Campochiaro, San Massimo, Spinete, Colle D'Anchise.

**La mobilità intercomunale sistematica su auto e su mezzi pubblici su gomma, nel bacino di Intervento, rappresenta circa il 97% del totale, pari a circa 4.500 spostamenti, con una forte prevalenza dell'auto sull'autobus, lasciando al ferro una quota residuale di circa il 3%**, valore che non può essere assolutamente accettato, nel quadro delle esigenze di servizio e di qualità espresse dal sistema urbano integrato.

Con l'attivazione del progetto di metropolitana leggera, le aspettative si possono riassumere in alcuni **indicatori misurabili da un punto di vista qualitativo e quantitativo**:

- acquisizione di circa **5.000 nuovi spostamenti sistematici e 1.000 non sistematici**, trasferiti dagli autobus e dalle **auto, in favore della metropolitana leggera**;
- acquisizione di circa **500 spostamenti su ferro, all'interno dell'area urbana**, con particolare riferimento agli studenti universitari, per i quali è prevista una fermata molto prossima alla Casa dello Studente ed alla Biblioteca dell'Università;
- risolvere l'annoso problema del taglio in due della città, in corrispondenza del passaggio a livello di San Giovanni, che determina lunghissime code e ritardi per i passaggi dei treni in città;
- attivare servizi di mobilità on-demand legati a particolari specificità o tematismi, quali metropolitana verde festiva, per l'accesso al Matese o alle piste di Campitello Matese, servizio di collegamento allo Stadio Selvapiana per particolari eventi sportivi, servizi convegnistici, servizi turistici e culturali, ecc.;
- **definire il sistema integrato di poli e di nodi, con una particolare attenzione ai parcheggi di interscambio, disposti in corrispondenza dei poli principali**;
- preconstituire le condizioni per mutuare il modello trasportistico realizzato e/o per allargarlo ad ambiti e sistemi urbani vicini, progressivamente aggregabili;

- incidere sull'abbattimento dei costi complessivi di trasporto pubblico, che al momento rappresentano una significativa voce passiva del Bilancio Regionale, dopo la sanità e per le quali è dichiarata una forte attenzione al contenimento, negli ultimi DPEF 2004-2006;
- miglioramento generalizzato della qualità della vita nel capoluogo e nei comuni vicini;
- un paniere di prodotti trasportistici di grande rilevanza, in termini socioeconomici ed in riferimento alla frazione di nuovo traffico catturato, che si possono ricondurre a: affidabilità; livello di informazione, su tempi di attesa, di opportunità e di servizi al contorno; confort e sicurezza di viaggio e di attesa; costo generalizzato, anche in riferimento alla sperimentazione della tariffazione unica che la Regione Molise intende avviare, come indicato nei DPEF del 2004 e del 2005.

Sotto il profilo qualitativo un set di valori di percorrenza stabili ed allineati alle aspettative d'uso:

- lunghezza ordinaria del percorso, di circa 40 Km
- **tempo di percorrenza, da capolinea a capolinea, inferiore ad 1 h;**
- **tempo massimo di accesso alle stazioni, dai centri abitati: minore di 15 minuti;**
- **4 stazioni con forti caratterizzazioni target, all'interno di Campobasso;**
- **almeno 15-17 corse giornaliere ordinarie, della metropolitana leggera, distribuite in modo equilibrato lungo l'arco della giornata.**

Fonte: Relazione al progetto preliminare – paragrafo 2.4

### BOX 8 - Conclusioni di un paper di valutazione

La forza del progetto, dal punto di vista strutturale, di costi e paesaggistico-ambientale, risiede nel fatto che va a proporsi su una tratta ferroviaria già esistente ed in parte sottoutilizzata senza la necessità di realizzare nuove opere infrastrutturali se non l'adeguamento di alcune stazioni e/o fermate con la realizzazione di alcuni tronchi di binario per gli scambi, essendo la linea utilizzata a binario unico e non prevedendo il progetto in alcun modo il raddoppio dei binari.

**Dalle analisi effettuate si evince che la zona maggiormente interessata al passaggio della metropolitana leggera risulta essere il Comune di Campobasso in quanto nodo centrale in cui affluisce la maggior parte della possibile utenza del servizio di trasporto suddetto.**

**L'Intervento si configura come elemento di decongestione soprattutto del traffico urbano della città di Campobasso con conseguente miglioramento dei tempi di percorrenza per tutti quegli utenti che giornalmente si recano a nel capoluogo per motivi di studio e/o di lavoro.**

Sicuramente l'utenza giornaliera si configura come fruitore più importante della linea ma per realizzare questo è necessario che anche i servizi pubblici cittadini e la viabilità di raccordo siano modificate e ripensate in funzione dell'inserimento nel contesto territoriale urbano di questa nuova infrastruttura

Il progetto risulta inoltre essere il **catalizzatore di tutte le politiche di pianificazione e programmazione legate all'area urbana del capoluogo**: le stazioni urbane della linea metropolitana non sono solo una struttura funzionale all'infrastruttura di collegamento ma diventano l'occasione per realizzare luoghi di aggregazione, catalizzatori delle risorse emergenti dal contesto territoriale in cui sono inserite.

Anche nella bozza del **Piano Urbano di Mobilità** della Città di Campobasso il progetto della metropolitana è fatto proprio e sono stati individuati gli obiettivi e le azioni da intraprendere per incentivare il trasporto su rotaia come migliorare l'accessibilità pedonale alle stazioni; servire efficacemente le stazioni con le linee di trasporto pubblico urbano; migliorare le connessioni tra le stazioni e i principali poli funzionali urbani.

Il Progetto ben si inserisce negli obiettivi del **Piano Regionale dei Trasporti** che individua dei servizi minimi, a carico del bilancio regionale, volti all'integrazione delle diverse tipologie di reti trasportistiche; a migliorare il pendolarismo scolastico e lavorativo; ad aumentare la fruibilità dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali del territorio.

Oltre all'utenza giornaliera l'infrastruttura potrebbe servire anche **all'utenza turistica della zona ponendosi a servizio del "viaggiare lento"** che, in un contesto rurale come il Molise, può rappresentare il punto di forza per il suo rilancio economico e sociale. Mai come oggi, infatti, gli abitanti delle grandi città, congestionate dal traffico e dalla difficoltà dei trasporti, sentono la necessità di raggiungere luoghi di villeggiatura in cui è possibile un movimento alternativo al traffico veicolare. Si tratta quindi di 'creare' una nuova rete infrastrutturale esclusivamente dedicata a quegli utenti che non sono o non vogliono essere motorizzati. Mai come oggi, infatti, gli abitanti delle grandi città, congestionate dal traffico e dalla difficoltà dei trasporti, sentono la necessità di raggiungere luoghi di villeggiatura in cui è possibile



un movimento alternativo al traffico veicolare. Si tratta quindi di 'creare' una nuova rete infrastrutturale esclusivamente dedicata a quegli utenti che non sono o non vogliono essere motorizzati.

Infine, il Progetto si inserisce appieno nella **programmazione di infrastrutture sostenibili** in Italia e nel resto d'Europa proprio perché l'attenzione alle Greenaway sta diventando un tema di rilevanza internazionale soprattutto a seguito del protocollo di Kyoto (1997) che prevede la riduzione delle emissioni di CO2 del 20% entro il 2020. Pertanto, le amministrazioni pubbliche devono trovare valide alternative al trasporto su gomma cercando di privilegiare i trasporti pubblici aumentandone l'efficienza, la soddisfazione dell'utente e le performance ambientali.

*Fonte: Alessandra Maccarone (UNIMO) – "Governo del territorio e mobilità urbana sostenibile: la metropolitana leggera matrice-Campobasso-Bojano" - XXXV conferenza AISR - settembre 2014*

Nel corso delle fasi di progettazione preliminare e definitiva, **le realizzazioni previste dall'Intervento si riducono**: rispetto alle cinque nuove fermate si prevede la realizzazione di solo tre nuove fermate (si segnala, in particolare, lo stralcio della stazione nei pressi della Casa dello Studente e della Biblioteca a Campobasso) e, rispetto alla ristrutturazione di tutte le sette stazioni sul percorso Matrice-Boiano, si prevede di intervenire solo su cinque stazioni, tra le quali non è inserita la stazione di Campobasso.

#### **BOX 9 – Descrizione dell'Intervento nell'ambito dell'APQ**

Il progetto del Sistema di Metropolitana Leggera Urbana ed Extraurbana sulla Tratta Ferroviaria Matrice – Campobasso – Bojano ha come obiettivo quello d'incrementare il traffico ferroviario da e verso Campobasso, dalle località servite lungo la tratta, per poter così ridurre il traffico privato diretto verso il capoluogo, soprattutto ad opera dei pendolari. Perché ciò accada, occorre migliorare il servizio in quanto a:

- Frequenza
- Velocità
- Maggiore accesso al servizio ferroviario (quindi aggiunta di nuove fermate)
- Raccordo delle corse ferroviarie con il traffico privato e con il trasporto pubblico su gomma, al fine di consentire anche la multi - modalità nei viaggi, quindi soddisfare le necessità di spostamento con il solo treno, ovvero tramite il possibile raccordo con vetture ed autobus.

**Per questo motivo si rendono necessarie sia opere ferroviarie per il potenziamento e la velocizzazione, sia opere di tipo stradale, in gran parte piazzali per le fermate e per il parcheggio di auto e bus, al fine di consentire lo scambio tra i diversi mezzi di trasporto.**

Attualmente lungo la tratta ferroviaria i treni regionali fermano a Matrice, Campobasso Centrale, Baranello, Vinchiaturò, Guardiaregia e Bojano. A seguito della nuova realizzazione il Servizio Ferroviario Metropolitan Regionale, che potrà consentire corse anche ogni mezz'ora, effettuerà due ulteriori fermate in Campobasso, ovvero:

1. La prima tra le vie **Monte San Michele** e Monte San Gabriele (in corrispondenza del plesso scolastico);
2. La seconda in **Via Duca D'Aosta**, in prossimità del Circolo Tennis.

Il servizio fermerà, inoltre a **San Polo**, in corrispondenza dell'omologa ex Stazione e dell'Area industriale di Contrada Cantoni di Campochiaro.

Ogni stazione, interessata dal Progetto e la fermata di San Polo, saranno opportunamente sistemate per consentire il **parcheggio** di vetture in numero sufficiente per gli utenti del servizio e **uno o più "stalli" di sosta per gli autobus**, destinati al raccordo dei due servizi di trasporto pubblico (a seguito del prossimo riassetto degli orari e degli itinerari dei bus).

Le due nuove fermate in Campobasso prevedono il solo parcheggio per le vetture in quanto il raccordo con il servizio pubblico comunale avviene in Piazza Vincenzo Cuoco, mentre quello del servizio ferroviario con il trasporto pubblico regionale tramite collegamento pedonale con il terminal di Piazza S. Pio da Pietralcina. Le opere prettamente ferroviarie riguardano:

- il rifacimento sostanziale ed una maggiore dotazione dei binari di stazione e degli scambi, per consentire una maggiore velocità dei treni in transito e in fase di incrocio, nonché la fermata contemporanea di treni in transito;
- la realizzazione di sottopassi e rampe per meno abili, per ragioni di sicurezza, ma anche di velocizzazione delle operazioni di fermata e ripartenza dei treni;
- la realizzazione di nuovi marciapiedi dotati di pensiline, panchine, illuminazione e percorsi guidati per non vedenti, sia per le stazioni che per le fermate.

*Fonte: Il atto aggiuntivo APQ Viabilità 16.11.2015 – allegato 1 – pag.14*

## 4.2 Gli obiettivi previsti dall'Intervento in esame

Con il coinvolgimento definitivo di RFI per la **progettazione esecutiva e la realizzazione dell'Intervento**, gli obiettivi del Progetto registrano ulteriori modifiche. Il Progetto, infatti, diventa un primo lotto di un più ampio programma di interventi per il potenziamento della linea Termoli-Venafro con il **duplice obiettivo**, da un lato di sviluppare un **sistema di intermodalità**, attraverso interventi su fabbricati, stazioni, parcheggi e impianti, aumentando la frequenza del servizio per ridurre il trasporto privato su gomma, dall'altro di **velocizzare il trasporto verso Roma**. Nello specifico, gli interventi previsti sono finalizzati ad aumentare la **velocità di esercizio e le potenzialità della linea Termoli-Campobasso-Venafro**, al fine di migliorare il servizio di trasporto passeggeri regionale e promuovere lo sviluppo del traffico interregionale verso Roma e Napoli. L'Intervento è volto, altresì, a **promuovere sistemi di trasporto sostenibili** per i viaggiatori, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della Provincia di Campobasso.

Dalla documentazione esaminata, i risultati collegati agli obiettivi del Progetto in esame non risultano quantificati, neanche nell'ambito degli indicatori di risultato del Programma PAR FSC 2007/2013.

Tabella 5 – *Indicatori di programma del PAR FSC 2007/2013*

Descrizione	Tipo Indicatore	Misura	Valore iniziale	Valore attuale	Valore raggiunto
Accessibilità media: media dell'accessibilità infrastrutturale dei SLL dell'area (indice che varia da minimo a 100 massimo)	Indicatore di risultato di Programma				

Fonte: Scheda SGP al 30.7.2020 non validata

## 4.3 Risultati raggiunti e prospettive

### Risultati raggiunti

Come emerge dalla Relazione istruttoria alla Deliberazione di Giunta Regionale n. 218 del 18 maggio 2015<sup>14</sup>, gli obiettivi del Progetto sono ascrivibili ad un quadro di interventi relativi al Sistema di Trasporto Pubblico Locale, distinguibili in tre tipologie: **1) istituzionali, 2) Infrastrutturali e 3) gestionali**.

Poiché i risultati attesi connessi all'Intervento oggetto dell'analisi non risultano quantificati, e considerando comunque che gli obiettivi e le motivazioni alla base dello stesso risultano mutati nel tempo, per verificare i risultati raggiunti si prendono a riferimento tali aspetti qualitativi.

In particolare, sotto il profilo degli obiettivi di natura **istituzionale** - relativi alla definizione dell'assetto degli enti con poteri di programmazione, gestione e controllo dei sistemi di trasporto e le relative scelte in termini di ripartizione delle competenze - la Regione, oltre ad aver individuato in FSC 2007/2013 le risorse per finanziare l'Intervento, ha assegnato a RFI, per competenza, il ruolo di soggetto attuatore dell'infrastruttura di adeguamento del sistema dell'offerta, riservandosi di contribuire direttamente all'obiettivo della intermodalità, attraverso ulteriori finanziamenti direttamente attivati e gestiti. Tuttavia, a tutt'oggi non risultano ancora reperite le risorse per la realizzazione di nodi e parcheggi di interscambio.

Sotto il profilo degli obiettivi di natura **infrastrutturale**, che incidono sull'adeguamento del sistema dell'offerta, con il I lotto della Metropolitana leggera Matrice-Boiano, a parità di risorse stanziata, RFI - per le criticità descritte (cfr. BOX 4) - ha provveduto alla sistemazione di tre stazioni rispetto alle cinque previste dal progetto definitivo.

Infine, sotto il profilo **gestionale** dell'infrastruttura - sebbene le spese alla relative alla gestione e alla manutenzione delle opere e degli impianti delle stazioni e delle fermate della tratta siano a carico di RFI,

<sup>14</sup> DGR di approvazione dell'Accordo di Programma fra RFI e Regione Molise, sottoscritto il 23 giugno 2015.

proprietaria dell'infrastruttura - non sembrano essere stati rivisti, da parte della Regione, gli Accordi con Trenitalia per la modifica dell'erogazione del servizio, necessaria per far entrare in esercizio le nuove fermate e velocizzare la percorrenza della tratta, alla luce dei lavori eseguiti.

### Prospettive

In tema di obiettivi e risultati occorre ancora segnalare che, nelle more della conclusione dell'Intervento in oggetto, la Regione ha attivato una più ampia azione di programmazione e messa a sistema di risorse, provenienti da diverse fonti, per la realizzazione del **II lotto destinato all'elettrificazione e alla velocizzazione del tracciato Campobasso-Isernia-Roccaravindola, per un totale di 80 milioni di euro**, finanziato con risorse del Patto della Regione Molise, per 15 milioni di euro (Delibera CIPE 26/2016), dal Contratto di programma 2017-2021 Parte investimenti tra il MIT e RFI per 15 milioni di euro (Delibera CIPE 66/2017) e dall'addendum al Piano Operativo del MIT 2014/20 (Delibera CIPE 98/2017) per i rimanenti 50 milioni di euro. In particolare, con la Convenzione stipulata il 23 luglio 2018 tra la Regione e RFI, si completerà la sistemazione delle stazioni di Vinchiaturo e di Baranello, nell'ambito della seconda fase dell'Intervento che, nel complesso dovrebbe consentire di raggiungere Roma da Campobasso in meno di tre ore (all.2.3).

Al riguardo, come affermato dalla Regione nel corso dell'intervista (all.2.2), per una verifica dei risultati occorre fare riferimento all'Intervento nel suo complesso, considerando I e II lotto.

### BOX 10 – Elettrificazione e velocizzazione della linea Roccaravindola-Isernia-Campobasso

L'Intervento si articola in **due fasi** funzionali che concorrono al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente con l'obiettivo di conseguire un miglioramento delle prestazioni in termini di potenzialità della linea e di velocità commerciale dei treni al fine di migliorare i collegamenti ferroviari nelle aree interne e con le Regioni Campania e Lazio. In sintesi, nella **I FASE** si prevedono i seguenti macro-interventi:

#### **ELETRIFICAZIONE DELLA LINEA**

- Progettazione dell'elettrificazione dell'intera linea Roccaravindola-Isernia-Campobasso
- Realizzazione dell'elettrificazione della tratta Roccaravindola-Isernia (18 km circa)
- Realizzazione di una nuova stazione a Roccaravindola

#### **VELOCIZZAZIONE**

- Velocizzazione e ammodernamento della tratta Roccaravindola-Isernia-Bojano. Gli interventi consistono in modifiche di armamento, sovrappassi/sottopassi, adeguamento impianti tecnologici (45 km circa).

In **II FASE** gli interventi consistono nell'elettrificazione della linea tra Isernia e Campobasso e nella velocizzazione dell'itinerario mediante modifiche del tracciato e interventi su punti singolari. Nel dettaglio sono previsti i seguenti macro-interventi:

#### **ELETRIFICAZIONE DELLA LINEA**

- Realizzazione dell'elettrificazione della tratta Isernia - Campobasso- Matrice (69 km circa)
- SSE Guardiaregia e SSE Campobasso

#### **VELOCIZZAZIONE**

- Velocizzazione e ammodernamento della tratta Bojano-Campobasso-Matrice. Gli interventi consistono in modifiche di armamento, sovrappassi/sottopassi, adeguamento impianti tecnologici (41 km circa)

Fonte: scheda Intervento allegata alla Convenzione sottoscritta tra RFI e Regione Molise il 23 luglio 2018

Anche RFI ha tentato di ricomporre gli atti convenzionali e gli Accordi con la Regione, per definire un obiettivo chiaro da raggiungere nel complesso. In particolare, oltre alla già citata convenzione per l'elettrificazione e la velocizzazione da Rocca Ravindola a Campobasso:

- ha avviato i contatti con il Comune di Campobasso per definire un accordo finalizzato all'eliminazione dei tre passaggi a livello in città, al fine di consentire l'effettivo esercizio metropolitano
- sta per sottoscrivere, un accordo quadro con la Regione per la soppressione di tutti i passaggi a livello da Campobasso a Venafro (Sesto Campano).

## 5 Presenza di elementi innovativi o di esemplarità

In relazione all'Intervento nel suo complesso, si segnalano due elementi di innovatività/esemplarità:

1. La capacità della Regione Molise di **mettere a sistema diverse fonti finanziarie**, sia per la progettazione preliminare ed esecutiva dell'Intervento, (cfr. paragrafo 4.1), sia per il II lotto dell'intervento relativo all'elettrificazione e velocizzazione della tratta Isernia-Campobasso, come (cfr. paragrafo 5.3).
2. La scelta del Presidente della Giunta Regionale, in qualità di commissario delegato in regime ordinario e in termini d'urgenza per l'attuazione *Programma Pluriennale di Interventi diretti a favorire la ripresa produttiva del Molise*, di **affidare i servizi di progettazione, nelle more di reperire la copertura per la realizzazione dell'Intervento**. Al riguardo, considerando i tempi connessi all'intero processo di attuazione dell'Intervento, (cfr. paragrafo 4.3), la scelta della Regione ha garantito, da un lato, l'immediata copertura finanziaria alla progettazione dell'Intervento e, dall'altro, ha evitato di immobilizzare a lungo nel bilancio della Regione risorse relative all'intero importo dell'Intervento, (qualora fossero state già disponibili). Al riguardo, capitalizzando l'esperienza maturata, la Regione Molise ha adottato una simile modalità anche ai progetti finanziati con risorse FSC 2014/2020.

### BOX 11 – Le lezioni dell'esperienza

Sulla base dell'esperienza maturata nei precedenti periodi di programmazione 2000-2006 e 2007-2013, per il periodo 2014-2020, al fine di favorire l'accelerazione degli interventi infrastrutturali del Patto per lo Sviluppo della Regione Molise, e provvedere a rendere cantierabili gli stessi, dotandoli, quindi di un livello di progettazione tale da poter esperire le procedure di gara e affidare i lavori entro i termini disposti per il conseguimento dell'OGV, nonché per garantire l'immediata copertura finanziaria alla progettazione delle opere senza per questo impegnare nel Bilancio della Regione risorse relative all'intero importo degli interventi, con determinazione n. 44 del 16 aprile 2018 del Direttore del Dipartimento della Presidenza della Giunta regionale (AdG Patto), su proposta del Responsabile dell'Ufficio Programmazione e Coordinamento attuativo programmi FSC (Responsabile Unico del Patto) è stato disposto **di articolare, a valle dell'attivazione degli interventi, la procedura relativa all'attuazione degli stessi in due momenti riconducibili a: «progettazione» e «realizzazione opera», sostenuti, rispettivamente, da provvedimenti regionali di concessione del finanziamento e di impegno finanziario nel Bilancio regionale di previsione pluriennale.** (...) Tale articolazione trova coerenza con le modalità di trasferimento delle risorse del FSC 2014-2020 di cui al punto 2, lettera h) della delibera del CIPE n. 25/2016, come esplicitate nella circolare n. 1/2017, che prevede, quale prima fase del processo di trasferimento, una anticipazione pari al 10% dell'importo assegnato per i singoli interventi (aumentata al 20% dall'art.97 del DL 18/2020 convertito con L.27/2020), allorché gli stessi interventi siano stati caricati nella Banca Dati Unitaria (BDU), gestita dal MEF-RGS-IGRUE.

La suddetta articolazione della procedura attuativa di un Intervento infrastrutturale nei due momenti, «progettazione» e «realizzazione opera» trova, altresì, coerenza con lo spirito del **D. Lgs. 29 dicembre 2011, n.229** recante *“Attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti”*, **che all'art. 10, dispone, per il finanziamento di opere pubbliche, l'articolazione delle risorse in due Fondi distinti, il “Fondo progetti” e il “Fondo opere”,** con il preciso obiettivo di assicurare l'immediata copertura finanziaria alla progettazione di opere pubbliche, senza impegnare nel bilancio dello Stato, risorse relative all'intero importo degli interventi.

Fonte: Estratto nota dell'Ufficio Programmazione e Coordinamento attuativo Programmi FSC - Servizio Coordinamento Fondo per lo Sviluppo e la Coesione del 3 giugno 2020

La procedura di attuazione degli interventi in due step, messa a regime dalla Regione Molise per FSC 2014/2020, si ritiene costituisca una **buona prassi** replicabile in altri Programmi, per evitare di vincolare l'intero ammontare di risorse destinate alla progettazione e realizzazione di un'opera pubblica, in maniera improduttiva per un periodo particolarmente lungo.

Spingendosi ancora più oltre, sembra auspicabile **l'estensione temporale, oltre il 2020** di quanto previsto dai commi 4 e 5 dell'art.1 del Decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con L.55/2014, c.d. decreto

Sblocca Cantieri, che prevedono in estrema sintesi la possibilità di realizzare un parco progetti finanziando le attività di progettazione definitiva/esecutiva, nelle more di disporre della copertura finanziaria per la realizzazione degli interventi progettati.

*BOX 12 – Decreto Sblocca cantieri*

4. Per gli anni 2019 e 2020 i **soggetti attuatori di opere per le quali deve essere realizzata la progettazione possono avviare le relative procedure di affidamento anche in caso di disponibilità di finanziamenti limitati alle sole attività di progettazione**. Le opere la cui progettazione è stata realizzata ai sensi del periodo precedente sono considerate prioritariamente ai fini dell'assegnazione dei finanziamenti per la loro realizzazione.
5. I soggetti attuatori di opere sono autorizzati ad avviare le procedure di affidamento della progettazione o dell'esecuzione dei lavori nelle more dell'erogazione delle risorse assegnate agli stessi e finalizzate all'opera con provvedimento legislativo o amministrativo.

*Fonte: art.1 commi 4 e 5 Decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con L.55/2014*

## 6 Conclusioni

Per la verifica di efficacia dell'Intervento in oggetto, occorre **superare i confini amministrativi del Progetto**<sup>15</sup> "Metropolitana leggera - I lotto Matrice-Bojano", considerando sia il processo di definizione della progettazione definitiva dell'Intervento, sia la programmazione e l'attuazione del II lotto relativo all'elettrificazione e alla velocizzazione della tratta Isernia-Campobasso.

Prendendo a riferimento soltanto l'Intervento finanziato nel corso del 2016 con risorse FSC 2007/2013, infatti, **i risultati previsti, seppur non puntualmente quantificati, non sembrano essere stati raggiunti**: da un lato perché con le risorse stanziare non sono state realizzate tutte le opere previste (output), **dall'altro perché, ad oggi, la tratta non è in funzione**, sia per il mancato aggiornamento degli Accordi di programma con Trenitalia per l'erogazione del servizio, sia per il successivo avvio dei lavori del II lotto.

In particolare, quanto ai **lavori realizzati**, il RUP ha evidenziato la necessità che **interventi ferroviari siano progettati fin dalle prime fasi da RFI** per evitare tempi e costi aggiuntivi per l'adeguamento della progettazione definitiva, a precisi e mutevoli standard di settore. Al riguardo, tuttavia, occorre segnalare la presenza di RFI alle Conferenze di servizio autorizzative dell'Intervento in oggetto.

Quanto invece alla **messa in esercizio della tratta**, sembra opportuno sollecitare fin da ora la Regione ad aprire un tavolo con Trenitalia affinché, **non appena saranno terminati i lavori del II lotto, possano già essere attive nuove corse su nuove stazioni e nuove fermate**, per evitare di perdere la funzionalità delle opere realizzate con l'Intervento se contestualizzate solo in percorsi di viaggio più lunghi rispetto a quelli originariamente previsti.

Prendendo a riferimento l'intera opera, invece, la durata del processo di attuazione, sembra aver avuto un notevole impatto sugli obiettivi del Progetto che, probabilmente, a causa di una non approfondita analisi dei fabbisogni, si sono modificati nel tempo: **l'intervento originariamente volto alla decongestione del traffico di Campobasso è confluito in un intervento volto alla riduzione dei tempi di percorrenza tra Campobasso e Roma**. La verifica di efficacia non potrà essere finalizzata se non a conclusione del II lotto a fronte del quale occorrerà valutare la durata del viaggio tra Roma e Campobasso, il numero di passeggeri che utilizzeranno il treno in luogo dell'auto privata, il piano di erogazione dei servizi, ecc..

Il processo decisionale che ha caratterizzato la progettazione e l'attuazione dell'intervento – non nelle intenzioni e negli approcci, ma negli esiti – sembra ascrivibile al c.d. **modello incrementale**, nel quale i fini non vengono stabiliti una volta per tutti, ma i mezzi a disposizione determinano i fini. Si registra, in particolare, una *downgrading* delle attività da realizzare fino a quando non sono state reperite e messa a sistema ulteriori risorse per la realizzazione del II lotto, che consentono di completare anche quanto non realizzato nel I lotto. Tuttavia, al momento, non sembrano ancora disponibili le risorse con cui la Regione dovrebbe provvedere a dotare le stazioni e le fermate con parcheggi e strade di accesso per garantire il contributo all'intermodalità "ferro-gomma" dell'infrastruttura.

Ancora, la durata dell'Intervento, durante la quale si sono avvicinati diversi soggetti nella *governance* del Progetto, **potrebbe non aver assicurato l'ownership della procedura**, sia internamente alla Regione sia internamente a RFI, alimentando un circolo vizioso che ha portato all'allungamento dei tempi di attuazione.

Dal punto di vista **dell'efficienza del processo di attuazione**, analizzando l'Intervento in senso stretto le fasi di progettazione esecutiva e di esecuzione in capo a RFI risultano in linea con i tempi medi nazionali. Tuttavia, le tempistiche complessive di attuazione risultano significativamente superiori alla media, registrando ritardi nelle fasi di approvazione della progettazione preliminare e di elaborazione della progettazione definitiva. Troppo veloce, invece, è stato il processo di approvazione della progettazione

---

<sup>15</sup> Si ricorda che l'intervento in oggetto, finanziato per 23,5 milioni di euro con risorse FSC 2007/2013, riguarda solo la progettazione esecutiva e la realizzazione della "Metropolitana leggera - I lotto Matrice-Bojano".

definitiva, connesso all'approssimarsi della scadenza dei termini per l'assunzione dell'OGV, che si ritiene abbia inciso sui tempi e sui costi di esecuzione dell'Intervento.

Il **monitoraggio** è stato alimentato su base bimestrale da RFI, a partire dal finanziamento dell'Intervento: pertanto, i ritardi registrati in fase di progettazione non sono stati censiti e non è stato possibile intervenire con misure correttive.

Dal punto di vista dell'**efficienza nell'allocazione delle risorse**, la scelta del Presidente della Regione Molise di finanziare la progettazione dell'Intervento, nelle more della disponibilità di risorse per il finanziamento della realizzazione dello stesso, ha consentito alla Regione di disporre del progetto definitivo nel momento in cui sono state reperite le risorse a valere sul FSC 2007/2013.

Al riguardo, sembra utile suggerire di **replicare in altri programmi** la procedura adottata dalla Regione Molise, alla luce dell'esperienza dei precedenti periodi di programmazione, per l'attuazione degli interventi FSC 2014/2020 **in due step, «progettazione» e «realizzazione opera»**, per evitare di bloccare l'intero ammontare di risorse destinato ad un intervento per un periodo particolarmente lungo, in coerenza con quanto previsto dall'art.10 del D.lgs. 29 dicembre 2011, n.229.

Infine, nel quadro dell'attuale processo di riforma della normativa sugli appalti, si propone **l'estensione temporale** di quanto previsto dai commi 4 e 5 dell'art.1 del Decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con L.55/2014, c.d. decreto **Sblocca Cantieri**, che prevedono **l'affidamento dei servizi di ingegneria nelle more della disponibilità delle risorse per la realizzazione di tutte le tipologie di intervento**, con l'obiettivo di disporre di un parco progetti "cantierabile".

# METROPOLITANA LEGGERA - I LOTTO MATRICE – BOJANO

REGIONE MOLISE

REPORT DI VERIFICA

ALLEGATO 1 - LA SCHEDA DI RILEVAZIONE



NUVEC - NUCLEO VERIFICA E CONTROLLO - AREA DI ATTIVITÀ 1  
SOSTEGNO E ACCOMPAGNAMENTO PER L'ACCELERAZIONE DI  
PROGRAMMI DELLA POLITICA DI COESIONE E VERIFICA DI EFFICACIA



## Indice

ANAGRAFICA.....	3
<i>Dati anagrafici</i> .....	3
<i>Stato dell'intervento</i> .....	3
<i>Tipologia dell'intervento</i> .....	3
QUADRO ECONOMICO-FINANZIARIO .....	4
<i>Quadro finanziario</i> .....	4
<i>Quadro economico</i> .....	4
DESCRIZIONE E MATURITÀ PROGETTUALE.....	4
<i>Descrizione</i> .....	4
<i>Inquadramento Territoriale dell'intervento su cartografia alla scala di rappresentazione adeguata</i> .....	5
<i>Connessione con altri interventi</i> .....	5
<i>Rilevanza dell'intervento rispetto al contesto</i> .....	6
<i>Maturità progettuale</i> .....	6
OBIETTIVI E INDICATORI .....	7
<i>Utilità dell'intervento</i> .....	7
<i>Indicatori di realizzazione e di risultato connessi all'intervento</i> .....	10
<i>Il contributo dell'intervento al programma</i> .....	10
SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA, ECONOMICA E SOCIALE.....	11
<i>Analisi della domanda attuale e potenziale</i> .....	11
<i>Analisi dell'offerta attuale e potenziale</i> .....	12
<i>Convenienza dell'intervento per il territorio</i> .....	12
GOVERNANCE E CAPACITÀ ISTITUZIONALE .....	12
<i>Soggetti coinvolti</i> .....	12
<i>Governance – soggetto proponente</i> .....	13
<i>Governance - soggetto attuatore</i> .....	13
<i>Capacità tecnico-amministrativa del soggetto attuatore</i> .....	14
CONFORMITÀ URBANISTICA E AMBIENTALE.....	16
<i>Conformità agli strumenti urbanistici, di programmazione e aspetti ambientali</i> .....	16
<i>Quadro dei vincoli</i> .....	16
<i>Sensibilità ambientale del territorio su cui insiste l'infrastruttura</i> .....	17
<i>Effetti ambientali connessi all'intervento</i> .....	17
<i>Azioni volte a ridurre le emissioni</i> .....	17
CRONOPROGRAMMA CONSOLIDATO E CRITICO.....	17
<i>Progetto Preliminare</i> .....	17
<i>Progetto Definitivo</i> .....	18
<i>Aggiudicazione - Appalto di forniture e/o servizi</i> .....	18
<i>Progetto Esecutivo</i> .....	18
<i>Esecuzione lavori</i> .....	18
<i>Collaudo</i> .....	18
<i>Funzionalità</i> .....	18
<i>Variazioni complessive rispetto al cronogramma originale</i> .....	19
<i>Ritardi nell'attuazione dell'intervento</i> .....	19
IMPLEMENTAZIONE E GESTIONE DELL'INTERVENTO .....	20
<i>Azioni gestionali interne</i> .....	20
<i>Azioni gestionali esterne</i> .....	20
<i>Descrizione del modello di gestione prescelto</i> .....	21
<i>Descrizione delle modalità di attuazione del modello di gestione prescelto</i> .....	21
PRESENZA DI CRITICITÀ ED EVENTUALI AZIONI CORRETTIVE DA INTRAPRENDERE .....	22

## ANAGRAFICA

### Dati anagrafici

Codice scheda NUVEC (ID_DB)	<b>13_IT</b>
Programma/Strumento attuativo	<b>PAR FSC MOLISE 2007-2013</b>
Titolo progetto	<b>METROPOLITANA LEGGERA - I LOTTO MATRICE-BOJANO</b>
CUP	<b>J14H15000600002</b>
Localizzazione	<b>BARANELLO, BOJANO, CAMPOBASSO, GUARDIAREGIA, MATRICE, VINCHIATURO</b>
Regione	<b>MOLISE</b>
Provincia	<b>CAMPOBASSO</b>
Comune	<b>BARANELLO, BOJANO, CAMPOBASSO, GUARDIAREGIA, MATRICE, VINCHIATURO</b>
Linea	<b>Interventi strategici per la mobilità</b>
Azione	<b>Interventi strategici per la mobilità</b>
Settore CUP	<b>Infrastrutture di trasporto</b>
Sotto-settore CUP	<b>Ferrovie</b>
Categoria CUP	<b>Linee ferroviarie</b>

### Stato dell'intervento

*(specificare la condizione in cui si trova l'intervento al momento della rilevazione e l'atto normativo di riferimento)*

Stato dell'intervento		Atto di riferimento
<input type="checkbox"/>	Programmato	
<input type="checkbox"/>	Ammesso a finanziamento	
<input checked="" type="checkbox"/>	Avviato	
<input type="checkbox"/>	Concluso	
<input type="checkbox"/>	Rendicontato	

### Tipologia dell'intervento

*(nel caso di lotto funzionale deve trattarsi di lotto funzionalmente autonomo ex art. 51 comma 1 del d.lgs. n. 50/2016)*

Materiale  Immateriale

<input type="checkbox"/>	Nuova realizzazione	<input type="checkbox"/>	Intervento completo
		<input type="checkbox"/>	Lotto Funzionale
<input checked="" type="checkbox"/>	Ampliamento/potenziamento	<input checked="" type="checkbox"/>	Intervento completo
		<input type="checkbox"/>	Lotto Funzionale
<input type="checkbox"/>	Rifunzionalizzazione	<input type="checkbox"/>	Intervento completo
		<input type="checkbox"/>	Lotto Funzionale
	Altro		

## QUADRO ECONOMICO-FINANZIARIO

### Quadro finanziario

<b>Costo complessivo</b>	<b>23.500.000,00</b>
<b>Costo totale ammesso</b>	<b>23.500.000,00</b>
<b>Fonte di finanziamento</b>	<b>PAR FSC Molise 2007/2013</b>
<b>Riferimento normativo della Fonte</b>	<b>Delibera CIPE 68 del 6 agosto 2015 di approvazione della riprogrammazione del PAR FSC Molise 2007/2013 (approvata con Delibera di Giunta Regionale n. 712 del 30.12.2014, integrata dalla Delibera di Giunta Regionale n. 76 del 17.02.2015)</b>

*Importi in Euro*

### Quadro economico

	<b>Base di gara</b>	<b>Post gara</b>	<b>Aggiornato</b>
Lavori inclusi oneri di sicurezza	<b>€ 19.983.164,17</b>	<b>€ 19.194.281,94</b>	<b>€ 20.153.996,04</b>
Somme a disposizione	<b>€ 3.516.835,83</b>	<b>€ 4.305.718,06</b>	<b>€ 2.676.430,76</b>
<b>TOTALE</b>	<b>€ 23.500.000,00</b>	<b>€ 23.500.000,00</b>	<b>€ 22.830.426,80</b>
Economie			<b>€ 669.573,20</b>

*Importi in Euro*

Costo realizzato<sup>1</sup>

**€ 20.781.615,48**

Avanzamento fisico

**88,43%**

## DESCRIZIONE E MATURITÀ PROGETTUALE

### Descrizione

*(fornire una descrizione del progetto in base alla sua tipologia e settore di appartenenza; indicare se si tratta di parte di un progetto più grande e, in questo caso, descrivere i criteri utilizzati per la sua suddivisione - max 1.000 caratteri)*

Il progetto rappresenta un primo lotto di un più ampio programma di interventi per il potenziamento della linea Termoli – Venafro e, nello specifico, della tratta Campobasso – Venafro con upgrade dei sistemi di distanziamento e di controllo marcia treni, ed interventi puntuali di adeguamento del piano del ferro sui PRG nelle stazioni sede di incrocio.

Il progetto ha lo scopo di aumentare la velocità di esercizio e le potenzialità della linea al fine di migliorare il servizio di trasporto passeggeri regionale e promuovere lo sviluppo del traffico interregionale verso Roma e Napoli.

La tratta si sviluppa tra la stazione di Matrice e quella di Bojano, raccordando la zona industriale di Ripalimosani, la zona universitaria di Campobasso, i servizi generali del capoluogo, gli insediamenti produttivi di Baranello e Vinchiatturo ed il polo industriale di Bojano-Campochiaro. In particolare, punta a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per i viaggiatori, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare nell'ambito della provincia di Campobasso.

La zona maggiormente interessata dal passaggio della metropolitana leggera è il comune di Campobasso,

<sup>1</sup> La definizione di "costo realizzato" è riportata nel "Manuale del Sistema di Monitoraggio SGP"; in estrema sintesi, coincide con la somma degli importi degli atti amministrativi di liquidazione secondo i rispettivi ordinamenti.

Nel caso di realizzazione di opere e lavori pubblici, coincide con la somma degli importi degli atti amministrativi di liquidazione delle seguenti due categorie di voci:

- per i lavori, con l'importo del SAL liquidato;
- per le somme a disposizione, con l'importo riconosciuto dall'atto amministrativo di liquidazione previsto da ciascun ordinamento

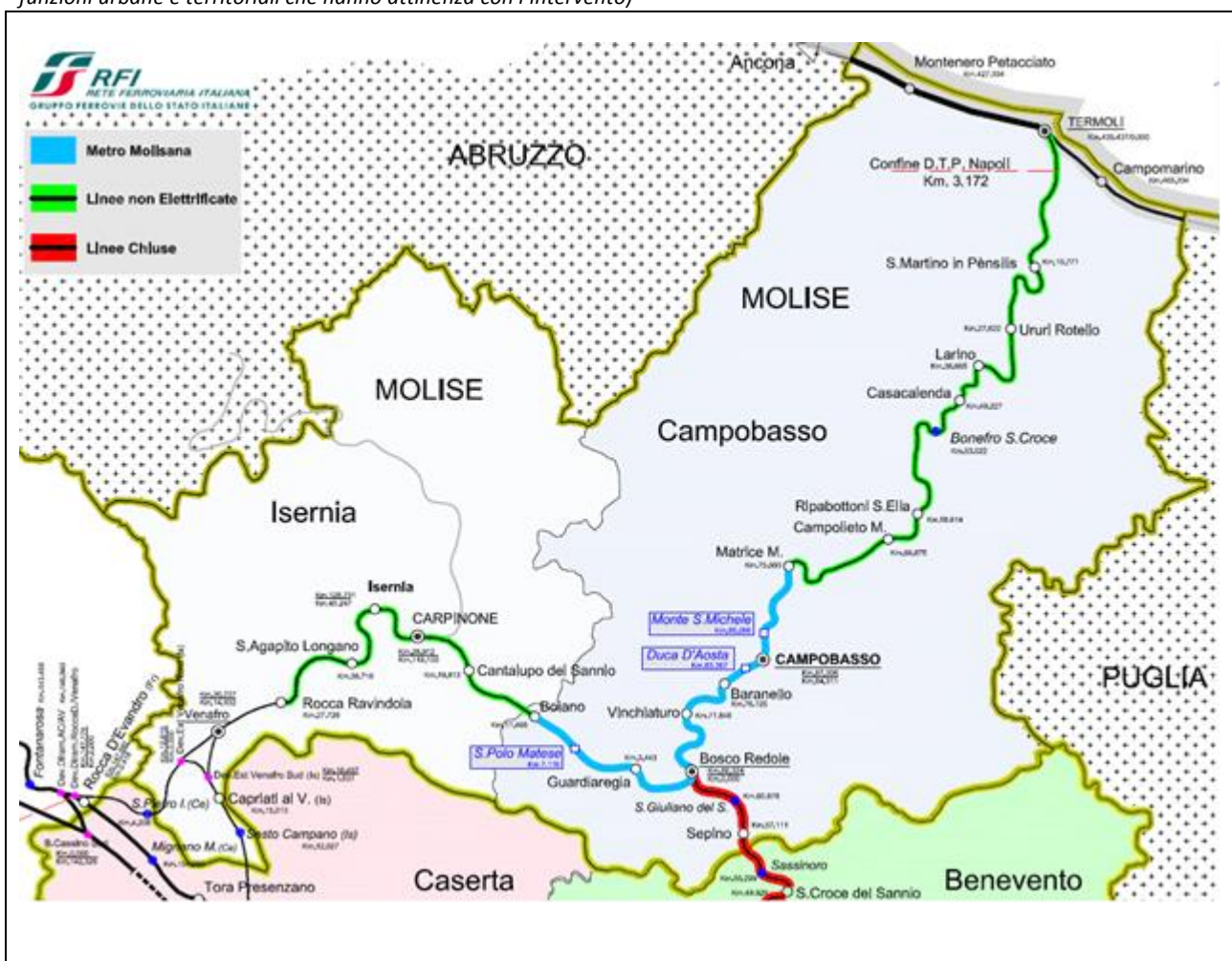
fulcro della possibile utenza del servizio: in tal senso l'intervento potrebbe configurarsi come elemento di decongestione del traffico urbano con conseguente miglioramento dei tempi di percorrenza per gli utenti che quotidianamente si recano nel capoluogo per studio o per lavoro.

I lavori sono stati affidati in appalto nell'ambito di più Accordi Quadro in relazione ai diversi settori specialistici (Armamento, Opere civili, Impianti di segnalamento e Telecomunicazioni) interessati dall'intervento che prevede essenzialmente:

- la velocizzazione della tratta matrice Campobasso-Bojano mediante un nuovo assetto plano-altimetrico dei binari di 5 stazioni (Matrice, Guardiaregia, Vinchiaturò, Baranello, Boiano)
- la costruzione di 3 nuove fermate (S. Michele, S. Polo Matese e Duca D'Aosta) per adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria alle esigenze del nuovo servizio di tipo metropolitano
- l'adeguamento normativo e funzionale delle 5 stazioni esistenti.

### Inquadramento Territoriale dell'intervento su cartografia alla scala di rappresentazione adeguata

(indicare in una mappa le principali vie di comunicazione, le eventuali emergenze territoriali dal punto di vista paesaggistico e delle funzioni urbane e territoriali che hanno attinenza con l'intervento)



### Connessione con altri interventi

(specificare se si tratta di un intervento incluso in un intervento complesso e indicare la tipologia di connessione – strategica, operativa, funzionale)

Il progetto rappresenta un primo Lotto di un più ampio sistema integrato di trasporti che attiene al potenziamento dell'interscambio treno/gomma - con upgrade di sistemi di distanziamento e di controllo marcia treni e di interventi puntuali di adeguamento del Piano del ferro sui PRG nelle stazioni sede di incrocio - mediante la realizzazione di parcheggi a servizio degli utenti, e al miglioramento del collegamento della città di Campobasso con Napoli e Roma con riduzione dei tempi di percorrenza, mediante l'elettificazione della tratta Rocca Ravindola - Campobasso che consentirà la circolazione di materiale rotabile ad alte prestazioni.

L'intervento si integra con un altro intervento di € 80.000.000,00, "Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola Isernia Campobasso" (CUP J14F18000000001) che prevede l'eliminazione di molti dei passaggi a livello esistenti. Inoltre:

- è in fase di definizione un accordo con il Comune di Campobasso per eliminare i tre passaggi a livello in città, al fine di consentire l'effettivo esercizio metropolitano.
- si sta per sottoscrivere un accordo quadro per la soppressione di tutti i passaggi a livello da Campobasso a Venafro (Sesto Campano).

Fonte: Intervista di approfondimento con RFI del 09.06.2020

### Rilevanza dell'intervento rispetto al contesto

(illustrare l'incidenza dell'intervento rispetto allo stato attuale di dotazione infrastrutturale relativamente al settore di riferimento dell'opera, confrontandola con il fabbisogno rilevato. Indicare inoltre se la rilevanza è connessa all'attuazione di altri interventi connessi.)

Una rilevanza strategica, per i collegamenti interregionali, è rappresentata dalla rete ferroviaria ed ha carattere fondamentale la previsione di nodi di scambio intermodali ferro-gomma e l'incremento della velocità commerciale.

Gli interventi si interfacciano con la previsione della metropolitana leggera per conseguire gli obiettivi di aumento della qualità del servizio e di sostenibilità ambientale, progettata a servizio di un bacino ampio dei comuni, in prossimità di Campobasso, tra Matrice e Bojano, per un percorso di 42 km, che consente di aumentare l'area servita dalla linea ferroviaria dal punto di vista di un sistema di mobilità leggera, favorendo la connessione a rete del sistema mediante parcheggi d'interscambio ed adattando la frequenza del servizio alle esigenze della collettività. In tale contesto è di fondamentale importanza l'elettrificazione della linea ferroviaria regionale per una migliore interconnessione con la rete nazionale, dalla stazione di Roccaravindola ad Isernia e con la possibilità di raggiungere la stazione di Campobasso.

Fonte: APQ "Viabilità" – Il atto integrativo del 16.11.2015

### Maturità progettuale

Livello di progettazione disponibile	<p>ex D.Lgs 163/2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Studio di fattibilità <input type="checkbox"/></li> <li>• Preliminare <input type="checkbox"/></li> <li>• Definitiva <input type="checkbox"/></li> <li>• Esecutiva <input checked="" type="checkbox"/></li> </ul> <p>ex D.Lgs. 50/2016:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fattibilità <input type="checkbox"/></li> <li>• Definitiva <input type="checkbox"/></li> <li>• Esecutiva <input type="checkbox"/></li> </ul>
Riferimenti atto di approvazione	<p>Atteso che la data ultima di rendicontazione della spesa era il 31/12/2018, al fine di evitare sovraccarichi di lavori non sostenibili, si rese necessario <u>avviare per step la progettazione esecutiva</u> degli interventi e dare da subito avvio alla realizzazione.</p> <p>La progettazione sviluppata dagli appaltatori in itinere è stata di volta in volta verificata ed approvata dalle Direzioni Lavori prima dell'esecuzione.</p> <p>Pertanto, si convenne di avviare l'esecuzione dei lavori relativamente a quella quota parte di progetto già consolidata (elaborati validi per la costruzione) nelle more di acquisire il completamento della progettazione.</p> <p>Quanto sopra, anche in relazione alla molteplicità</p>

		e tipicità degli interventi previsti, <u>non ha reso possibile conseguire un'approvazione né parziale né complessiva del progetto esecutivo.</u> In data 14.06.2018 è stata approvata la PE della stazione di Bojano che riporta la soluzione del sovrappasso pedonale in sostituzione dell'originario sottopasso. Relativamente alle stazioni di Baranello e Vinchiatturo, la Progettazione esecutiva è stata sospesa.
Disponibilità del sito	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
Il cantiere è aperto?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>	
I lavori sono ultimati?	SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
Le opere realizzate sono in esercizio?	SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>	

## OBIETTIVI E INDICATORI

### Utilità dell'intervento

*(Informazioni da acquisire dall'esame della documentazione descrittiva del progetto, allegata alla richiesta di finanziamento e da interlocuzioni in loco con il responsabile della realizzazione del progetto)*

Quesiti	Note
L'intervento risponde ad una necessità derivante da obbligo di legge?  <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	<i>Se sì, Indicare riferimento normativo</i>
Qual è il contesto strategico/pianificatorio di riferimento per l'intervento?	La proposta dell'istituzione di questa tratta di metropolitana leggera nasce da un'iniziativa congiunta di Regione Molise, Patto Territoriale del Matese e Comune di Campobasso successivamente alle alluvioni del 2003 che portarono a definire lo stato di calamità su tutto il territorio regionale. Nel 2004 la Giunta Regionale inserì la "progettazione preliminare e definitiva di un sistema di metropolitana leggera urbana ed extraurbana sulla tratta ferroviaria Matrice-Campobasso-Bojano" nel Programma Pluriennale di Interventi diretti alla ripresa produttiva della Regione, in quanto intervento di rilievo strategico nel settore dei trasporti. Il Comune di Campobasso inserì la proposta nel Piano Strategico e Piano Urbano della Mobilità e nel PRUSST "Città e Territorio". Il progetto nasce dalla constatazione dell'esistenza di un sostenuto flusso di traffico su gomma che crea disagi non solo alla viabilità in generale, ma anche al contesto ambientale di riferimento. La motivazione dell'intervento, infatti, si inquadra nel più generale problema degli spostamenti dalle zone

Quesiti	Note
	<p>residenziali periferiche verso i luoghi di lavoro e le scuole, di fatto affidati alle auto private con conseguente intasamento del centro del Capoluogo di Regione; è una circostanza che interessa la crescente popolazione dell'area metropolitana di Campobasso e che ha determinato, come immediata conseguenza, una crescita sostenuta della domanda di trasporto pubblico ferroviario che, al momento della progettazione dell'intervento, era pari al 3%, a fronte di un dato medio nazionale pari al doppio. I principali fruitori della metropolitana leggera sono i residenti dei comuni che hanno un range di percorrenza di 30 minuti dalla città capoluogo, ad esempio Vinchiaturo e Baranello (per il minore prezzo delle abitazioni), mentre le fermate aggiuntive del treno presso il quartiere CEP e a Porta Napoli, sono finalizzati a spostare sempre più il traffico pendolare verso la modalità ferroviaria: con questo intervento la metropolitana leggera si pone in concorrenza con l'auto privata, arrecando indubbi benefici sia all'ambiente che al traffico stradale.</p> <p><i>Fonti: Parere al Progetto definitivo - Comitato Tecnico Amministrativo Regionale (16.02.2016); Governo del territorio e mobilità urbana sostenibile: la metropolitana leggera Matrice-Campobasso Bojano – A. Maccarone, XXXV Conferenza italiana di scienze regionali</i></p>
<p>È stata effettuata un'analisi dei fabbisogni inerenti all'intervento?</p> <p><input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	<p><b>Quantificare fabbisogni e target di destinatari</b></p> <p>Il fenomeno della redistribuzione della popolazione sul territorio e di conseguente depauperamento delle aree interne, registrato negli ultimi anni, impone delle azioni di contrasto fondate anche sul miglioramento dell'accessibilità.</p> <p>Pertanto occorre promuovere quegli interventi di gestione, riqualificazione, potenziamento e messa in sicurezza delle infrastrutture per la mobilità che consentano di ridurre i tempi e i costi del trasporto di persone e merci dalle zone interne alla zona costiera e all'area del capoluogo.</p> <p>Gli obiettivi generali di questa politica sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- garantire ottimali condizioni di accessibilità per persone e merci dalle zone interne alla zona costiera e all'area del capoluogo;</li> <li>- migliorare l'accessibilità alle funzioni di rilevanza comprensoriale distribuite sul territorio (Università del Molise, polo Ospedaliero, ecc.);</li> <li>- migliorare l'accessibilità alla rete nazionale di trasporto su ferro e su gomma;</li> <li>- migliorare le condizioni di sicurezza dei sistemi di trasporto e della rete stradale;</li> <li>- promuovere l'utilizzo dei sistemi collettivi di trasporto;</li> <li>- contenere i consumi energetici e i livelli di</li> </ul>

Quesiti	Note
	<p>inquinamento atmosferico ed acustico.</p> <p>È in questo ambito che si colloca il progetto di metropolitana comprensoriale, previsto dal Piano Regionale di Trasporto per la riqualificazione della linea ferroviaria esistente (a binario unico, non elettrificato) di collegamento dei Comuni di Matrice e Boiano.</p> <p>Per lo studio trasportistico specifico si è utilizzato il Sistema Locale di Lavoro (SLL) di Campobasso, identificato e costruito dall'ISTAT sulla base dei flussi di pendolarismo per motivi di lavoro. Si tratta di unità territoriali costituite da più comuni contigui fra loro geograficamente e statisticamente comparabili.</p> <p>I punti nevralgici di questo SLL nell'area interessata dall'intervento, sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il nucleo urbano di Campobasso con le sue tre fermate previste nei punti nevralgici della città, alle quali si può aggiungere anche la fermata di Ripalimosani che, anche se territorialmente ricadente nel comune di Campobasso, resta a servizio della zona commerciale a nord della città di Campobasso e al confine con il comune di Ripalimosani;</li> <li>• il nucleo industriale di Campobasso-Bojano sito nei territori comunali di Campochiaro e Guardiaregia.</li> </ul> <p><i>Fonti: Governo del territorio e mobilità urbana sostenibile: la metropolitana leggera Matrice-Campobasso Bojano – A. Maccarone, XXXV Conferenza italiana di scienze regionali; Relazione illustrativa al progetto preliminare</i></p>
<p>È disponibile una quantificazione degli utenti destinatari dell'intervento?</p> <p style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> SÌ <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	<p><b>Quantificare il bacino di utenza</b></p> <p>Per definire il bacino di utenza della metro leggera è stato effettuato un buffer di 5 km intorno al percorso di progetto. In questo modo l'area interessata dall'intervento risulta essere quella definita dai 12 comuni attraversati direttamente dall'infrastruttura e quelli che ci gravitano attorno per un raggio di 5 km (tempo di percorrenza massima di 15 minuti): San Giovanni in Galdo, Campolieto, Montagano, Ferrazzano, Oratino, Mirabello Sannitico, San Giuliano del Sannio, Cercepiccola, Campochiaro, San Massimo, Spinete, Colle d'Anchise per un totale di circa 86.000 abitanti.</p> <p>Dal punto di vista della distribuzione della popolazione all'interno del Bacino, oltre a Campobasso (50.000 abitanti) solo il comune di Bojano superi i 5.000 abitanti.</p> <p>Dall'analisi dei flussi passeggeri sul trasporto ferroviario è evidente il ruolo attrattore di Campobasso all'interno del bacino. La maggior parte del traffico si sviluppa proprio lungo la tratta compresa tra il capoluogo e Carpinone/Isernia, con una quota non trascurabile di domanda di lungo</p>



Quesiti	Note
	raggio (diretta verso Roma e Napoli). <i>Fonti: Governo del territorio e mobilità urbana sostenibile: la metropolitana leggera Matrice-Campobasso Bojano – A. Maccarone, XXXV Conferenza italiana di scienze regionali; Relazione trasportistica allegata al progetto preliminare</i>
Sono individuati gli obiettivi di realizzazione e i relativi target attesi?  <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	<i>Descrivere l'indicatore utilizzato e quantificarlo nella tabella successiva</i> 1. Indicatore di realizzazione fisica - Valore obiettivo: 41.1 [km] - Valore conseguito: 33.55 [km] 2. Indicatore occupazionale - Valore obiettivo: 1335 [gg/uomo] - Valore conseguito: 1089.80 [gg/uomo]
Sono individuati gli obiettivi di risultato e i relativi target attesi?  <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	<i>Descrivere l'indicatore utilizzato e quantificarlo nella tabella successiva</i> Non emerge dalla documentazione esaminata
Gli indicatori di risultato individuati sono coerenti con i risultati attesi dell'intervento?  <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	<i>In caso di risposta negativa, riportare alcuni esempi di incoerenza tra indicatori di risultato e risultati attesi</i>
È riscontrabile documentazione che fornisca evidenza di eventuali prodotti ottenuti/risultati maturati?	<i>In caso affermativo prevedere descrizione ed eventuale quantificazione</i> Non emerge dalla documentazione esaminata

#### Indicatori di realizzazione e di risultato connessi all'intervento

Indicatore Realizzazione	Unità di misura	Valore previsto	Valore realizzato
Giornate/uomo in fase di cantiere	n.	1.335	1.089,80
Lunghezza dell'intervento	KM	42	33,55

Indicatore Risultato	Unità di misura	Valore previsto	Valore attuale

#### Il contributo dell'intervento al programma

(indicare a quali indicatori di risultato e di impatto, definiti nel programma di riferimento, l'intervento contribuisce per il raggiungimento del target, quantificandoli, ove possibile)

Quesiti	Note
A quali risultati attesi del programma concorre la realizzazione dell'intervento?	<i>Indicare a quale indicatore di risultato (risultato atteso), definito nel programma di riferimento, l'intervento contribuisce per il raggiungimento del target, quantificando i relativi indicatori di risultato</i> Concorre alla realizzazione dell'Azione II.A.1 "Interventi strategici per la mobilità". L'indicatori di risultato: Accessibilità media: media dell'accessibilità infrastrutturale dei SLL dell'area (indice che varia da 0 minimo a 100 massimo).

Quesiti	Note
A quali risultati attesi del programma concorre la realizzazione dell'intervento?	<i>Indicare a quale indicatore di risultato (risultato atteso), definito nel programma di riferimento, l'intervento contribuisce per il raggiungimento del target, quantificando i relativi indicatori di risultato</i> Concorre alla realizzazione dell'Azione II.A.1 "Interventi strategici per la mobilità". L'indicatori di risultato: Accessibilità media: media dell'accessibilità infrastrutturale dei SLL dell'area (indice che varia da 0 minimo a 100 massimo).
Sono stati valutati eventuali impatti di lungo termine?  <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	<i>Descrivere l'indicatore utilizzato e quantificarlo</i>  Non emerge dalla documentazione esaminata
ALTRO	

## SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA, ECONOMICA E SOCIALE

### Analisi della domanda attuale e potenziale

*(fornire indicazioni quantitative relative alla domanda che l'intervento attiva e/o soddisfa)*

Dall'analisi dei flussi passeggeri sul trasporto ferroviario è evidente il ruolo attrattore di Campobasso all'interno del bacino interessato alla Metropolitana Leggera. La maggior parte del traffico si sviluppa proprio lungo la tratta compresa tra il capoluogo e Carpinone/Isernia, con una quota non trascurabile di domanda di lungo raggio (diretta verso Roma e Napoli).

La seconda stazione per numero di passeggeri risulta Bojano seguita poi da Vinchiaturò e Baranello.

Inoltre, emerge una certa dispersione dei grandi attrattori urbani di Campobasso (scuole e università, sanità, uffici della Pubblica Amministrazione, centri commerciali, uffici postali, associazioni di categoria e servizi alle imprese, ecc.), scarsamente integrati rispetto ai principali nodi di interscambio (terminal bus e stazione ferroviaria), con conseguente riduzione dell'accessibilità pedonale (per chi si sposta utilizzando il trasporto collettivo).

Sia per il solo Comune di Campobasso che per l'intera area del Bacino, risulta evidente che:

- il mezzo più utilizzato per gli spostamenti è l'auto privata come conducente, utilizzata circa nel 48% dei casi, mentre bassa è la percentuale di chi si sposta (sistematicamente) come passeggero su auto privata (meno del 10% del totale). Risulta infatti che praticamente circa un quinto delle auto viaggia con due persone a bordo all'interno del Comune di Campobasso mentre il dato scende al 12% se esteso all'interno dell'area di studio. Alta risulta invece la percentuale di utilizzo dei mezzi pubblici (che complessivamente supera il 40%), si può infine osservare che gli spostamenti in bici e a piedi assorbono praticamente un'aliquota irrilevante della mobilità pendolare complessiva; il motivo dello spostamento è così ripartito: 1/3 per studio e 2/3 per lavoro;
- l'ora di punta è fra le 7.15 e le 8.14;

Nel Comune di Campobasso gli spostamenti che vengono effettuati in un tempo compreso fra i 16 ed i 30 minuti sono il 35%, la percentuale si mantiene simile per gli spostamenti fra i 31 e i 60 minuti, mentre nell'area di studio quasi la metà degli spostamenti avviene in un tempo compreso fra i 31 e i 60 minuti. Il Modello di esercizio teorico di progetto di Metropolitana Leggera prevede il cadenzamento ai 60' nelle due direzioni e rinforzi ai 30' nelle ore di punta, con treni che effettuano servizio in tutte le fermate attraversate.

*Fonti: Relazione trasportistica allegata al Progetto preliminare*

## Analisi dell'offerta attuale e potenziale

*(fornire indicazioni quantitative relative all'offerta che l'intervento intende potenziare)*

Nella costruzione dello scenario di riferimento si assume di attuare una riorganizzazione di massima delle linee extraurbane in funzione del nuovo servizio di metropolitana di superficie, a partire dalle seguenti considerazioni (che costituiscono un'ipotesi di minima):

- Eliminazione delle sovrapposizioni ferro-gomma di percorso significative (ovvero dove la tratta da percorrere sul nuovo sistema non è inferiore a 20 Km) nell'ora di morbida. In particolare si prevede che nelle ore di morbida vengano troncate le linee che, provenendo da oltre Bojano, all'attualità si istradano sul fondovalle per giungere fino a Campobasso (con un valore massimo di 4 corse/h). Queste verranno interrotte a Bojano, ove saranno in raccordo orario con i servizi ML (con rendez-vous).
- Con la medesima logica si interviene sulle poche corse provenienti dalla direttrice di Benevento, che verranno interrotte e ricollegate a Bosco Redole (max 1 corsa/h), a condizione di garantire adeguata accessibilità stradale alla stazione.
- Creazione di servizi di adduzione/distribuzione alle principali stazioni di interscambio (in particolare a Vinchiatturo e Matrice), ove sfruttare l'arrivo contemporaneo di due treni (che incrociano) per ottimizzare il raccordo orario con rendez-vous.
- Risulta del tutto inopportuno troncamento i servizi a Matrice per far proseguire i passeggeri su ferrovia verso Campobasso: considerata la velocità delle autolinee tra Matrice e Campobasso (istradate sulla superstrada), si imporrebbe ai passeggeri un discomfort assolutamente non giustificato, anche in ora di morbida.

Tutte le stazioni dovranno essere attrezzate con una dotazione minima per accogliere i servizi automobilistici sul piazzale esterno, in aree il più possibile adiacenti alle banchine viaggiatori.

È evidente che, a fronte della nuova offerta di servizio ML, dovrà essere predisposta una riorganizzazione complessiva della rete automobilistica, che ha il suo strumento specifico nel Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale: i servizi automobilistici devono essere riorganizzati tramite coordinamento orario con la metropolitana di superficie (Rendez-vous).

*Fonti: Relazione trasportistica allegata al Progetto preliminare*

## Convenienza dell'intervento per il territorio

*(fornire indicazioni sull'impatto che l'intervento può generare es. occupazionale, inquinamento delle acque, altro)*

Il territorio regionale si caratterizza per la presenza di solo tre centri insediativi più grandi: Campobasso, Isernia e Termoli, che sono gli unici, o quasi, centri di aggregazione. Gli spostamenti giornalieri avvengono dai comuni dell'hinterland verso questi tre centri principali che sono quasi totalmente assoggettati a trasporto su gomma attraverso mezzi privati. Questi fattori incidono notevolmente sulla congestione del traffico urbano, con il conseguente consumo di carburante e, pertanto, di energia da fonti non rinnovabili, sull'inquinamento dell'aria e sui tempi di percorrenza giornalieri per gli spostamenti casa-lavoro.

Si è quindi puntato a realizzare un sistema di mobilità leggera urbana ed extra urbana che utilizzasse una parte del tracciato ferroviario esistente di proprietà RFI, a binario unico e non elettrificato, della linea Termoli-Campobasso e Campobasso-Roma. In tal modo si sarebbe accresciuta l'area servita dalla linea ferroviaria, nell'ottica di un sistema di mobilità leggera con nuove fermate, favorendo la connessione a rete del sistema mediante parcheggi d'interscambio, o adattando la frequenza del servizio alle esigenze della collettività e puntando sull'affidabilità.

*Fonte: Governo del territorio e mobilità urbana sostenibile: la metropolitana leggera Matrice-Campobasso Bojano – A. Maccarone, XXXV Conferenza italiana di scienze regionali*

## GOVERNANCE E CAPACITÀ ISTITUZIONALE

### Soggetti coinvolti

Soggetto Proponente	Regione Molise
Soggetto Attuatore	RFI SPA – RETE FERROVIARIA ITALIANA

Soggetto Gestore	<b>RFI SPA – RETE FERROVIARIA ITALIANA</b>
Soggetto Beneficiario	<b>RFI SPA – RETE FERROVIARIA ITALIANA</b>

#### Governance – soggetto proponente

Quesiti	Note
È stato individuato un referente?  <b>X SI</b> <input type="checkbox"/> NO	Direttore del Servizio infrastrutture e lavori pubblici – Regione Molise
Il soggetto titolare delle risorse si è dotato di una organizzazione che assicuri l'avvio, il monitoraggio ed il controllo degli interventi?  <b>X SI</b> <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	Nell'ambito della governance del PAR esiste una struttura deputata alla programmazione e all'attuazione del PAR FSC, incardinata nel I Dipartimento della Giunta.
Il soggetto titolare delle risorse ha comunicato ai soggetti attuatori e ai soggetti Beneficiari l'avvenuto finanziamento?  <b>X SI</b> <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.	La Giunta Regionale, con Deliberazione 24 febbraio 2016, n.64 ha approvato il progetto definitivo; la DGR 64/2016 è stata notificata a RFI il 3 marzo 2016.
I dati dell'intervento sono inseriti nel sistema di monitoraggio BDU?  <b>X SI</b> <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	L'intervento è monitorato attraverso SFP e confluisce nella BDU-IGRUE I dati sono aggiornati e monitorati bimestralmente, nonché dichiarati nelle Schede di Monitoraggio del Progetto inviate ai riferimenti della Regione Molise che cura il monitoraggio del Progetto nei confronti del MIT.

#### Governance - soggetto attuatore

Quesiti	Note
Il RUP è stato tempestivamente individuato?  <b>X SI</b> <input type="checkbox"/> NO	Attualmente è il Direttore della Direzione produzione di Napoli
È presente una convenzione o un disciplinare che regola i rapporti e le attività per l'attuazione dell'intervento tra il soggetto proponente ed il soggetto attuatore?  <b>X SI</b> <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.	La Convenzione del 31/03/2016 tra la Regione Molise ed RFI, con cui si disciplinavano i tempi e le modalità di utilizzazione del finanziamento di 23.500.000,00 euro concesso a RFI con Determinazione n. 213 del 29 marzo 2016
Nella convenzione/disciplinare sono regolate le principali attività (approvazione dei quadri economici, utilizzo economie, esecuzione varianti, nomina dei collaudatori, fornitura dati di monitoraggio, ecc.)?  <b>X SI</b> <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.	

Quesiti	Note
<p>Le risorse sono state trasferite al soggetto attuatore?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.</p>	<p>Alla data dell'11 maggio 2020 sono prevenuti dalla Regione n. 3 pagamenti in acconto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 26/04/2018: Anticipazione del 10%, pari a € 2.350.000,00;</li> <li>- 26/07/2018: 2^acconto di € 1.117.455,72;</li> <li>- 04/03/2020: 3^acconto di € 7.556.539,43</li> </ul>
ALTRO	

#### Capacità tecnico-amministrativa del soggetto attuatore

Quesiti	Note
<p>Quante unità di personale utilizza il soggetto attuatore (RUP) per la realizzazione dell'intervento?</p>	<p>Per la progettazione e realizzazione dell'intervento, sono state coinvolte risorse interne di RFI e risorse esterne delle imprese esecutrici dei lavori. Si riporta nel seguito l'organizzazione delle risorse:</p> <p>⇒ Interne di RFI impegnate part-time sul progetto per un totale di circa 40 persone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uffici: Responsabile dei Lavori, Project Manager, progettisti/verificatori, logistica, patrimonio /esproprio, pianificazione</li> <li>- Direzione lavori: Direttore lavori, Assistenti lavori, Coordinatore sicurezza in fase di Progettazione, Coordinatore sicurezza in fase Esecuzione</li> <li>- Unità manutentive: agenti di scorta, personale attivatori impianti</li> </ul> <p>⇒ Esterne a RFI per un totale di circa 30 persone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Armamento</li> <li>- Opere civili</li> <li>- Tecnologie</li> </ul>
<p>La progettazione dell'intervento è eseguita internamente?</p> <p><input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.</p>	
<p>In caso di progettazione esterna è stata affidata?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.</p>	<p>La progettazione preliminare e la progettazione definitiva sono state commissionate dalla Regione Molise (DPGR n. 156 del 26.07.2006) ad un R.T.I. a seguito di procedura di evidenza pubblica.</p> <p>A seguito dell'Accordo di Programma tra la Regione Molise ed RFI del 23.06.2015, la Progettazione esecutiva e la realizzazione dell'opera sono state affidate ad RFI in qualità di soggetto Attuatore.</p> <p>La progettazione esecutiva è stata affidata, per la quasi interezza, da RFI a soggetti esterni mediante la stipula di specifici contratti di appalto e/o Contratti applicativi nell'ambito di Accordi Quadro.</p> <p>Fonte: Questionario di approfondimento</p>

Quesiti	Note
<p>La Direzione Lavori è affidata internamente all'amministrazione?</p> <p><input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.</p>	<p>Le Direzioni Lavori (DL) sono state affidate internamente a RFI. Nello specifico, le DL incaricare dal RUP sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- DL Opere Civili</li> <li>- DL Armamento</li> <li>- DL Impianti di Segnalamento</li> <li>- DL Impianti di Telecomunicazioni</li> <li>- DL Sistema Controllo Marcia Treno / Controllo Traffico Centralizzato</li> <li>- DL Certificazione CE dell'infrastruttura</li> </ul> <p><i>Fonte: Questionario di approfondimento</i></p>
<p>In caso di direzione lavori esterna è stata affidata?</p> <p><input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> N.A.</p>	
<p>Sono stati individuati indicatori volti a monitorare l'efficienza dei processi organizzativi e procedurali nel corso dell'attuazione dell'intervento?</p> <p><input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	<p><i>Quantificare gli indicatori di efficienza organizzativa e/o procedurale prescelti ovvero, in assenza di risultati misurabili in maniera quantitativa, fornirne una rappresentazione qualitativa delle best practices/criticità rilevate nel corso dell'attuazione</i></p> <p><b>Non sono stati predisposti indicatori procedurali</b></p>
<p>Sono presenti elementi innovativi o di esemplarità (sia procedurali, sia di risultato)? <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p>	<p><i>In caso affermativo prevedere descrizione ed eventuale quantificazione.</i></p> <p>Al fine di favorire l'accelerazione delle attività progettuali degli interventi infrastrutturali del Patto per lo Sviluppo della regione Molise, nonché garantire l'immediata copertura finanziaria alla progettazione delle opere senza per questo impegnare nel Bilancio della Regione risorse relative all'intero importo degli interventi, con determinazione n. 44 del 16 aprile 2018 del Direttore del Dipartimento della Presidenza della Giunta regionale (AdG Patto), è stato disposto di articolare, a valle dell'attivazione degli interventi, la procedura relativa all'attuazione degli stessi in due momenti riconducibili a: «progettazione» e «realizzazione opera», sostenuti, rispettivamente, da provvedimenti regionali di concessione del finanziamento e di impegno finanziario nel Bilancio regionale di previsione pluriennale. Tale articolazione è coerente con le modalità di trasferimento delle risorse del FSC 2014-2020 di cui al punto 2, lettera h) della delibera del CIPE n. 25/2016, come esplicitate nella circolare n. 1 del 5 maggio 2017 del Ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, che prevede, quale prima fase del processo di trasferimento, una anticipazione pari al 20<sup>2</sup> per cento dell'importo assegnato per i singoli interventi, allorché gli stessi interventi siano stati caricati nella Banca Dati Unitaria (BDU), gestita dal MEF-RGS-IGRUE, prevedendo che l'anticipazione possa essere richiesta in più soluzioni, in</p>

<sup>2</sup> Così modificata dal Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18 convertito con modificazioni dalla Legge 24 aprile 2020, n. 27, all'art. 97 "Aumento anticipazioni FSC"

Quesiti	Note
	relazione ai tempi diversi di alimentazione della BDU. <i>Fonte: Ufficio Programmazione e Coordinamento attuativo Programmi FSC - Servizio Coordinamento Fondo per lo Sviluppo e la Coesione</i>

## CONFORMITA' URBANISTICA E AMBIENTALE<sup>3</sup>

### Conformità agli strumenti urbanistici, di programmazione e aspetti ambientali

Elencare gli strumenti urbanistici vigenti di riferimento per l'infrastruttura in oggetto e barrare la casella in caso di conformità ad essi

Piano Regolatore Generale  
 Piano Urbanistico Comunale  
 Piano del Parco  
 Altro (specificare) \_\_\_\_\_


In caso di non conformità, specificare i provvedimenti che si intende adottare e il percorso amministrativo.

#### Quadro dei vincoli

- L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo idrogeologico
- L'intervento ricade in zona soggetta a rischio idraulico
- L'intervento ricade in zona soggetta a rischio frana
- L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo paesistico
- L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo archeologico
- L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo sismico
- L'intervento ricade in zona di rispetto ferroviario
- L'intervento ricade in zona di rispetto autostradale
- L'intervento ricade in zona di rispetto stradale
- L'intervento ricade in zona soggetta a servitù militari
- L'intervento ricade in zona soggetta ad altri vincoli ostativi alla  *Specificare vincolo/i*  
 realizzazione dell'intervento
- quali azioni sono state adottate per rendere il progetto appaltabile e/o realizzabile nei tempi previsti?
- L'intervento è soggetto a V. I. A. nazionale

<sup>3</sup> Compilare tale sezione della scheda relativa alla conformità urbanistica e ambientale nelle parti che si ritengono applicabili alla tipologia di infrastruttura sottoposta a verifica.

L'intervento è soggetto a V. I. A. regionale

—

L'intervento ha ricadute su un Sito di Interesse Comunitario (SIC) o una Zona di Speciale di Conservazione (ZSC) e/o in una area protetta

**Le aree interessate dai lavori di progetto sono tutte esterne ai Siti Natura 2000**

L'intervento è soggetto a rischio di incidente rilevante

### Sensibilità ambientale del territorio su cui insiste l'infrastruttura

*(descrivere gli elementi ambientali – acqua, aria, suolo...- e paesaggistici sensibili, caratteristici del territorio su cui insiste l'infrastruttura)*

Non applicabile

### Effetti ambientali connessi all'intervento

*(indicare, in termini qualitativi e quantitativi, i principali problemi ambientali connessi alla realizzazione dell'infrastruttura. Evidenziare gli elementi inquinanti prodotti dall'intervento, in fase di cantiere e di esercizio)*

I lavori si svolgeranno all'interno di un contesto ampiamente urbanizzato ancor prima dell'individuazione del Sito Natura 2000 e, soprattutto, ad una distanza tale dallo stesso da non influenzare direttamente il sistema naturale e le specie avifaunistiche presenti; le aree d'intervento ricadono esternamente ai SIC interessati (SIC IT7222125 "Rocca Monforte", SIC/ZPS IT7222296 "Sella di Vinchiaturò", SIC/ZPS IT7222287 "La Gallinola – Monte Miletto – Monti del Matese"), pertanto non intervengono direttamente su habitat prioritari o di interesse comunitario.

Le fasi di cantiere si svolgono ad una distanza considerevole (poco più di 1 km) dal Sito Natura 2000, che però presenta una vasta ed importante componente faunistica, che potrebbe essere influenzata negativamente per la produzione di rumore durante la fase di cantiere in quanto si potrebbe arrecare disturbo alle specie faunistiche di interesse comunitario provocandone un allontanamento dall'area.

### Azioni volte a ridurre le emissioni

*(specificare le eventuali misure di mitigazione che si intende attuare per ridurre l'impatto ambientale, indicando con quali tempi e risorse si intende attuarle)*

Non applicabile

## CRONOPROGRAMMA CONSOLIDATO E CRITICO<sup>4</sup>

### Progetto Preliminare

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata (Mesi)	Durata VISTO (mesi)	estremi intervallo (in mesi)	
				MEDIA	MIN	MAX
19/06/2006 EFFETTIVA	10/7/2007 EFFETTIVA	10/5/2010	47,6	6,4	3,2	12,5

Note: la progettazione preliminare è stata affidata ad un'RTI a seguito di procedura di selezione L'acquisizione delle autorizzazioni da parte dei competenti enti e amministrazioni locali, ha determinato fin dall'inizio importanti ritardi

<sup>4</sup> Per gran parte di questa sezione è indispensabile acquisire la documentazione di progetto, la relazione finale dei lavori e gli atti del collaudo tecnico-amministrativo



### Progetto Definitivo

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata (Mesi)	Durata VISTO (mesi)	estremi intervallo (in mesi)	
				MEDIA	MIN	MAX
10/5/2010 EFFETTIVA	10/12/2015 EFFETTIVA	24/2/2016	69,6	10,3	5,5	19,3

Note: la progettazione definitiva è stata consegnata con ritardo dall'RTI

### Aggiudicazione - Appalto di forniture e/o servizi

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata (Mesi)	Durata VISTO (mesi)	estremi intervallo (in mesi)	
				MEDIA	MIN	MAX
31/3/2016 EFFETTIVA	6/6/2016 EFFETTIVA	-	3,4	6,5	4	9

Note: si fa riferimento al Contratto Applicativo delle opere civili stipulato dopo poco più di due mesi dalla Convenzione fra RFI e Regione; la durata è calcolata, secondo le modalità di VISTO dalla fine della fase precedente

### Progetto Esecutivo

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata (Mesi)	Durata VISTO (mesi)	estremi intervallo (in mesi)	
				MEDIA	MIN	MAX
6/7/2016 EFFETTIVA	31/1/2018 EFFETTIVA		19,9	13	7,3	23,1

Note: il progetto è costituito da un sistema di interventi. Ogni contratto applicativo aveva come output un progetto esecutivo. I tempi riportati sono relativi all'intervento principale delle opere civili.

### Esecuzione lavori

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata (Mesi)	Durata VISTO (mesi)	estremi intervallo (in mesi)	
				MEDIA	MIN	MAX
3.11.2016 EFFETTIVA	30/6/2020 EFFETTIVA	-	29	35	21,2	52

Note:

### Collaudo

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	
				MEDIA	MIN	MAX
30/7/2020 PREVISTA	31/10/2020 PREVISTA					

Note: informazioni tratte dalla scheda SGP al 30.7.2020

### Funzionalità

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata:	Durata da VISTO	estremi intervallo	
				MEDIA	MIN	MAX
31/12/2020 PREVISTA	31/12/2020 PREVISTA	-				
		-				

Note: informazioni tratte dalla scheda SGP al 30.7.2020

### Variazioni complessive rispetto al cronogramma originale

Per tutte le date del cronogramma consolidato che differiscono da quelle delle relative date previste, riportare la motivazione della variazione

Lo slittamento dell'attivazione del progetto per l'adeguamento della Progettazione Definitiva sviluppata dalla Regione Molise alle nuove scelte progettuali determinate anche per il recepimento delle prescrizioni delle varie Conferenze dei Servizi che si sono succedute nel tempo, hanno comportato la necessità di adeguare l'assetto gestionale del complesso dei lavori ai limiti imposti dai contratti d'appalto, alle effettive disponibilità finanziarie, alle logiche esecutive ed alle esigenze operative dei cantieri.

Di conseguenza, in funzione delle criticità e dell'effettiva consistenza dei lavori, la data di chiusura intervento, prevista per il 31/12/2018, è stata ripianificata in due distinte fasi esecutive:

1. La prima fase, costituita dall'insieme dei lavori che possono essere eseguiti in modo completo e funzionale con le attuali disponibilità finanziarie, che consente l'attivazione delle tre nuove fermate (Duca D'Aosta San Michele e San Polo Matese) delle stazioni di Matrice, Guardiaregia e Bojano e della migrazione del SST da SSC a SCMT dell'intera tratta Bojano-Matrice entro il primo quadrimestre 2020, a meno degli ascensori di Bojano che si concluderanno entro luglio 2020.
2. La seconda fase costituita dai lavori nelle stazioni di Baranello e Vinchiaturò, funzionalmente indipendenti da quelli della prima fase che, tenuto conto del più recente orientamento della Regione Molise volto a favorire il collegamento ferroviario tra Campobasso e Roma, potrà essere attivata successivamente previa assegnazione di ulteriori e adeguate risorse finanziarie.

### Ritardi nell'attuazione dell'intervento

(fornire indicazioni circa i ritardi del percorso critico dell'intervento legati alla fase di avvio di implementazione e la fase in itinere di implementazione, specificando per ogni tipo di ritardo i motivi che l'hanno causato e le azioni correttive eventualmente poste in essere)

Motivi	Azioni correttive
Acquisizione delle autorizzazioni da parte dei competenti Enti ed Amministrazioni Locali	Adeguamento della progettazione definitiva per il recepimento delle prescrizioni
Rinvenimento di ordigni bellici, dimensionamento delle opere in fondazione e risoluzioni di criticità tecniche connesse alla presenza di acque di falda superficiale, ampliamento delle opere di regimentazione idraulica, realizzazione di necessari locali tecnici di servizio, esecuzione dei lavori in regime di circolazione treni con conseguente autorizzazione di interruzioni diurne e notturne nonché istituzione di rallentamenti, risanamento delle facciate e delle coperture dei Fabbricati Viaggiatori relativi alle realizzande stazioni, realizzazione di opere di collegamento funzionale delle nuove fermate alla viabilità comunale	Adeguamento della progettazione definitiva e della programmazione dei lavori alle effettive situazioni riscontrate in occasione dei sopralluoghi e durante l'esecuzione dell'attività di cantiere
	Adeguamento strutturale della sede in relazione all'assetto piano-altimetrico dell'armamento individuato in sede di progettazione esecutiva
Ridefinizione delle caratteristiche di dettaglio di tutte le stazioni e fermate secondo le prescrizioni imposte, con	Adeguamento della progettazione definitiva e delle tecniche costruttive alle esigenze di esercizio della linea ferroviaria nella tratta Campobasso-Bojano, secondo le più recenti

Motivi	Azioni correttive
vincolo autorizzativo, dalla Azienda Sanitaria Regionale Molisana	disposizioni normative di RFI che fissano precisi standard costruttivi e funzionali su base nazionale.

## IMPLEMENTAZIONE E GESTIONE DELL'INTERVENTO

### Azioni gestionali interne

*Riportare le azioni gestionali interne adottate. Le azioni gestionali interne, correttive dell'intervento, sono operate senza modificare la natura dell'intervento: non è cambiato il quadro finanziario, non è cambiato in maniera sostanziale il cronogramma, non sono cambiate le specifiche dell'intervento. Si tratta pertanto di normali azioni correttive, rientranti nell'ambito di competenza dei "beneficiari" che implementano gli interventi.*

Necessita di approfondimento

### Azioni gestionali esterne

*Le azioni gestionali esterne sono operate solo dopo un'approvazione regionale delle medesime, in quanto modificano la natura dell'intervento: si tratta infatti di azioni che variano in maniera sostanziale la natura di un progetto approvato; pur rimanendo nell'ambito del quadro progettuale iniziale, la variazione, infatti, incide sul cronogramma, sulle specifiche dell'intervento o, addirittura, sul quadro finanziario. Evidentemente i cronogrammi modificati a seguito delle azioni correttive dovranno rimanere compatibili con i tempi di impegno di spesa (fine 2020) e di spesa effettiva (fine 2023) dei fondi strutturali, e con i programmi finanziari dei singoli Fondi.*

La convenzione prevedeva lavori infrastrutturali (armamento e opere civili) e tecnologici nella tratta tra Matrice e Bojano; in particolare interveniva su 5 stazioni e prevedeva la realizzazione di tre nuove fermate:

- Modifica PRG per velocizzazione a 60 Km/h degli itinerari per incroci e precedenze nelle stazioni di Matrice, Baranello, Vinchiaturò, Guardiaregia e Bojano;
- Modifica agli impianti di segnalamento di stazione (ACEI) a seguito dei nuovi PRG;
- Migrazione dell'esistente sottosistema di terra SSC (Sistema Supporto Condotta) al nuovo SCMT (Sistema Controllo Marcia Treni) e di telecomando/telecontrollo (CTC);
- Realizzazione di due nuove fermate San Michele e Duca d'Aosta;
- Realizzazione fermata S. Polo Matese su sedime vecchia stazione;
- Realizzazioni di marciapiedi modulo 125 mt ed altezza dal piano ferro H 55 cm per tutte le stazioni e fermate (Duca d'Aosta H 25 cm);
- Realizzazione pensiline nelle stazioni e fermate;
- Realizzazioni sottopassi pedonali/rampe nelle stazioni di Matrice, Baranello, Vinchiaturò, Guardiaregia e Bojano.

L'intervento sul PRG delle stazioni aveva lo scopo di aumentare la velocità di ingresso e in uscita da 30 Km/h a 60 Km/h. Nelle stazioni inoltre era prevista l'eliminazione degli attraversamenti a raso con la realizzazione di sottopassi che consentono di evitare gli attraversamenti dei binari da parte degli utenti e conseguentemente incrementano la sicurezza e la velocità di esercizio della tratta (possibilità di incroci contemporanei).

Nel corso di attuazione dell'intervento i PRG si sono rivelati più complessi del previsto e sono state necessarie una serie di puntualizzazioni e rettifiche al progetto definitivo.

Una serie di criticità riconducibili in primo luogo all'adeguamento della progettazione definitiva e della programmazione dei lavori alle effettive situazioni riscontrate durante l'esecuzione delle attività di cantiere, hanno comportato maggiori costi e tempi di realizzazione. In particolare i progetti sono stati adeguati a seguito di puntuali rilievi nelle stazioni e per il recepimento di prescrizioni scaturite dalle Conferenze di Servizio.

La realizzazione dei lavori nelle stazioni di Baranello e Vinchiaturò, anche alla luce dell'orientamento della Regione volto a favorire il collegamento tra Campobasso e Roma, sono stati pertanto rinviati ad una seconda fase previa assegnazione di ulteriori risorse.

Nel corso dell'intervista del 09.06.2020 a RFI è emerso che in sede di CdS in cui si dice che la Regione

avrebbe dovuto realizzare le strade di accesso alle fermate, le piazze antistanti le stazioni e i parcheggi di scambio; infatti queste non sono state inserite nella Convenzione tra RFI e Regione Molise.

Una ulteriore importante azione gestionale esterna che ha impattato sulla realizzazione dell'intervento è data dalla gestione della rete ferroviaria. Infatti, sebbene siano state ultimate 3 nuove fermate (San Michele, Duca d'Aosta, S. Polo Matese), i treni non possono comunque fermarsi in quanto non è stato ancora aggiornato il contratto di servizio tra Regione Molise e Trenitalia spa in cui si concordano le tracce orarie percorse dai treni.

Fonte: intervista a RFI del 09.06.2020

### Descrizione del modello di gestione prescelto

Trattandosi di realizzazione di infrastrutture a standard RFI, il Piano di gestione dell'opera è rappresentato dalla pianificazione pluriennale di RFI degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria pianificate in conformità a quanto previsto nelle attività standard di manutenzione in uso presso RFI.

### Descrizione delle modalità di attuazione del modello di gestione prescelto

(indicare anche le modalità di copertura dei costi di gestione)

La strategia prospettata dalla Regione Molise nel Piano Regionale dei Trasporti per il rilancio del TPL regionale si articola in una pluralità di interventi che è possibile distinguere in tre principali tipologie:

- *istituzionali* che riguardano "l'assetto degli enti che hanno poteri di programmazione, gestione e controllo dei sistemi di trasporto" e le relative scelte in termini di ripartizione di competenze;
- *gestionali* che "perseguono il miglioramento dell'efficienza, dell'efficacia e dell'economicità delle imprese produttrici di servizi di trasporto" e che riguardano l'assetto aziendale, il coordinamento dei servizi, i problemi tariffari e le eventuali forme di sovvenzione;
- *infrastrutturali* che incidono sull'adeguamento del sistema dell'offerta.

Per affermare il nuovo modello istituzionale, l'Ente Regionale definisce la rete dei servizi minimi, i programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico e i contratti di servizio. Elemento cardine della strategia gestionale è la creazione di un sistema tariffario integrato regionale tra tutti i vettori che operano all'interno del territorio molisano e che preveda l'introduzione di titoli di viaggio che permettono al cittadino di utilizzare, anche promiscuamente, tutti i servizi di trasporto delle imprese operanti in Molise, anche attraverso il loro impiego intermodale, eliminando contestualmente i titoli di viaggio delle singole aziende.

I servizi minimi, i cui costi sono a carico del bilancio regionale, sono definiti, per ciascun bacino di traffico, dalla Regione, di intesa con le Province e gli altri Enti Locali, sulla base dei seguenti fattori:

- necessaria integrazione tra le reti di trasporto;
- pendolarismo scolastico e lavorativo;
- fruibilità dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- esigenze di trasporto per persone con ridotta capacità motoria;
- necessaria riduzione della congestione e dell'inquinamento.

Fonte: Progettazione preliminare di un sistema di metropolitana leggera urbana ed extraurbana sulla tratta ferroviaria Matrice – Campobasso – Boiano (a cura di RFI)

**PRESENZA DI CRITICITÀ ED EVENTUALI AZIONI CORRETTIVE DA INTRAPRENDERE**

<b>Criticità</b>	<b>Tempistica</b>	<b>Azione correttiva:</b>
1	Incompletezza o carenze del progetto esecutivo.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi
<i>Note:</i>		
2	Indisponibilità del sito o degli immobili oggetto dell'intervento.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi
<i>Note:</i>		
3	Contenzioso nella fase di affidamento dei lavori.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi
<i>Note:</i>		
4	Mancato o ritardato rilascio delle previste autorizzazioni.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi
<i>Note:</i>		
5	Cause di forza maggiore (avverse condizioni atmosferiche, calamità naturali, incidenti, scioperi, ecc..).	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi
<i>Note:</i>		
6	Difficoltà tecniche in fase esecutiva (sorprese geologiche, ritrovamenti archeologici, rinvenimento di ordigni bellici, ecc..).	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi
<i>Note:</i>		
7	Redazione e/o approvazione di perizie di variante.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi
<i>Note:</i>		
8	Contenzioso in fase esecutiva (sequestro cantiere, controversie con le imprese, fallimenti, ecc..).	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi
<i>Note:</i>		

<b>Criticità</b>		<b>Tempistica</b>	<b>Azione correttiva:</b>
9	Interferenze con sottoservizi, altre infrastrutture, attività in corso.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
10	Difficoltà inerenti i flussi di finanziamento.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
11	Inadeguatezza tecnica e/o inerzia ente attuatore	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
12	Espropri	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
13	Carenza coperture finanziarie	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
14	Altro (vedi dettaglio)	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			

# METROPOLITANA LEGGERA - I LOTTO MATRICE – BOJANO

REGIONE MOLISE

REPORT DI VERIFICA

ALLEGATO 2 - IL PERCORSO DI VERIFICA



NUVEC - NUCLEO VERIFICA E CONTROLLO - AREA DI ATTIVITÀ 1  
SOSTEGNO E ACCOMPAGNAMENTO PER L'ACCELERAZIONE DI  
PROGRAMMI DELLA POLITICA DI COESIONE E VERIFICA DI EFFICACIA

## Indice

1.	AVVIO DEL PERCORSO DI VERIFICA .....	3
2.	PRIMA DOCUMENTAZIONE RICEVUTA ED ESAMINATA.....	3
3.	INTERVISTE ALLA REGIONE MOLISE E AL RUP-RFI .....	4
4.	ULTERIORE DOCUMENTAZIONE RICHIESTA ED ESAMINATA .....	5
5.	CONDIVISIONE DEGLI ESITI PRELIMINARI DELLA VERIFICA CON I SOGGETTI COINVOLTI.....	5
	<i>Allegato 2.1 – Nota di Accredito.....</i>	<i>7</i>
	<i>Allegato 2.2 – Estratto intervista alla Regione Molise – 3 giugno 2020 .....</i>	<i>9</i>
	<i>Allegato 2.3 – Estratto intervista al RUP-RFI – 9 giugno 2020 .....</i>	<i>11</i>



## 1. Avvio del percorso di verifica

Il **1^ aprile 2020** è stata inviata la nota di accredito (**allegato 2.1**) a:

- a. RFI – Ing. Marco Cerullo
- b. AdG PAR FAS – Mariolga Mogavero
- c. NUVIP – Sergio Di Giorgio

Con la nota di accredito, in cui a seguito dell'emergenza sanitaria si specificava che l'analisi sarebbe stata condotta inizialmente su base documentale, sono stati richiesti i seguenti atti:

- Atto di Convenzione con l'Amministrazione erogatrice dei fondi (ovvero atto analogo che regola i rapporti tra il soggetto beneficiario e il soggetto titolare delle risorse);
- Eventuali studi sugli impatti dell'opera sulla mobilità urbana;
- Documentazione descrittiva del progetto che è allegata alla richiesta di finanziamento (compreso il Piano di gestione);
- Tavole di progetto;
- Relazione descrittiva del RUP sullo stato dell'intervento in cui si esplicitano anche le eventuali criticità in corso e le azioni intraprese per risolverle;
- Evidenza dei vincoli ambientali ed urbanistici cui soggiace l'intervento e dei potenziali impatti;
- Autorizzazioni e/o atti amministrativi di inserimento in strumenti urbanistici/ambientali che sono stati ottenuti;
- Ultimo SAL disponibile o atto di Atto di collaudo tecnico amministrativo qualora effettuato.

## 2. Prima documentazione ricevuta ed esaminata

Il **14 aprile 2020** RFI, nella persona del RUP Ing. Giulio del VASTO – nonché di Direttore della Direzione Territoriale Produzione di Napoli – ha inviato una **Relazione sullo stato di attuazione** e ha indicato i riferimenti della Direzione per ulteriori interlocuzioni:

- a) Responsabile della struttura di Ingegneria – Ing. Marco Cerullo
- b) Project Manager della struttura di Ingegneria – Ing. Antimo Squeglia
- c) Staff di supporto struttura di Ingegneria – Sig. Giuseppe Chiapparelli

Il **4 maggio 2020** il RUP Ing. Giulio del VASTO ha anticipato l'invio della seguente documentazione trasmessa per e-mail dal sig. Chiapparelli:

1. Protocollo d'Intesa tra Regione Molise e RFI del **5 gennaio 2004** relativo al "Potenziamento e miglioramento delle infrastrutture ferroviari ricadenti nel territorio della Regione Molise",
2. Deliberazione di Giunta Regionale n.218 del **18 maggio 2015** di approvazione dello schema di Accordo di Programma tra la Regione Molise e RFI,
3. Accordo di Programma tra la Regione Molise e RFI del **23 giugno 2015**,
4. Deliberazione di Giunta Regionale n.64 del **24 febbraio 2016** di approvazione del progetto definitivo con allegati verbali delle conferenze di servizio
5. Notifica a RFI della DGR 64/2016,
6. Determinazione del Direttore Generale della Giunta n.213 del **29 marzo 2016** di concessione del finanziamento a RFI,
7. Convenzione tra Regione Molise del **31 marzo 2016** per la progettazione esecutiva e per la realizzazione dell'intervento,
8. Delibera dell'amministratore delegato di RFI n.54 del **16 maggio 2016** di autorizzazione del finanziamento nell'ambito della Rete Molisana,
9. Prospetto SAL e fatture,
10. Estratto SAD.

L'**11 maggio 2020** – a seguito di ulteriori richieste avanzate il 6 maggio 2020 con email dal team di progetto<sup>1</sup> - il RUP ha inviato:

---

<sup>1</sup> 1. È stata effettuata un'analisi della domanda in fase di progettazione?

1. La Relazione illustrativa progetto preliminare del 14 gennaio 2010,
2. La Relazione generale progetto definitivo,
3. Richiesta proroga termine della convenzione,
4. Un appunto sulla progettazione esecutiva,
5. L'indagine di utilità ed efficacia dell'intervento (il questionario di approfondimento).

Oltre alla documentazione ricevuta dal RUP sono stati inoltre esaminati i seguenti **atti** trovati in rete:

1. Deliberazione di Giunta regionale n. 841 del **9 giugno 2004** di approvazione del "Programma Pluriennale di Interventi diretti a favorire la ripresa produttiva del Molise",
2. Delibera CIPE n. 32 del **29 settembre 2004** di approvazione del "*Programma Pluriennale degli interventi per la ripresa produttiva del Molise*" (finanziamento di 350.000,00 euro per la progettazione definitiva della metropolitana leggera),
3. Delibera CIPE 63 del **3 agosto 2011** di presa d'atto del PAR FSC Molise 2007/2013 approvato successivamente con DGR 605/2011 (NB: non c'era la metropolitana),
4. Deliberazione di Giunta regionale n. 712 del **30 dicembre 2014**, integrata e modificata dalla deliberazione di Giunta regionale n. 76 del 17 febbraio 2015, di riprogrammazione del PAR FSC Molise 2007/2013 (previsto il I lotto della metropolitana leggera Matrice-Bojano per 23,5 meuro),
5. Deliberazione di Giunta Regionale n. 218 del **18 maggio 2015** di approvazione dell'Accordo di Programma tra Regione Molise ed RFI,
6. Delibera CIPE 68 del **6 agosto 2015** di approvazione della riprogrammazione del PAR FSC Molise 2007/2013,
7. Il Atto Integrativo APQ Viabilità del **16 novembre 2015**,
8. Determina n.821 del **23 dicembre 2015** di nomina del RUP del progetto definitivo,
9. PAR Molise FSC 2007/2013 versione **giugno 2016** (approvato con DGR 377/2016),
10. Determinazione del Servizio Infrastrutture e LL.PP. n. 6488 del **20 dicembre 2017** di erogazione dell'acconto del 10% a RFI pari ad € 2.350.000,00;
11. Determinazione del Servizio Infrastrutture e LL.PP. n. 6861 del **31 dicembre 2017** di erogazione della II rata RFI pari ad € 1.117.455,00;
12. Determinazione del Servizio Infrastrutture e LL.PP. n. 6457 del **28 novembre 2018** di erogazione della III rata RFI pari ad € 7.556.539,43, e di proroga del termine di rendicontazione al 31.12.2019
13. Determinazione del Servizio Infrastrutture e LL.PP. n. 6457 del **13 novembre 2019** di rideterminazione del quadro economico.

Infine, sono stati consultati i seguenti **documenti** trovati in rete:

1. Paper di Alessandra Maccarone (UNIMO) "*Governo del territorio e mobilità urbana sostenibile: la metropolitana leggera Matrice-Campobasso-Bojano*" presentato in occasione della XXXV CONFERENZA ITALIANA DI SCIENZE REGIONALI,
2. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Chieti – Matrice infrastrutturale (Allegato al Progetto preliminare),
3. Vari articoli di stampa.

### 3. Interviste alla Regione Molise e al RUP-RFI

A seguito dell'esame della documentazione su indicata, sono state organizzate due interviste.

In particolare, il 28 maggio 2020 è stato contattato il Direttore del I° Dipartimento della Giunta Regionale del Molise per proporre una riunione orientata a ricostruire la storia dell'intervento - dall'idea-progetto all'approvazione della progettazione definitiva - nonché per individuare i fabbisogni alla base

- 
2. La Convenzione sarebbe scaduta il 31.12.2019: è stata rinnovata (se sì, potremmo avere una copia)?
  3. Sarebbe utile copia della Relazione di progetto
  4. Il trasferimento delle risorse da parte della Regione è avvenuto, e con quali modalità (indicare le date e gli estremi degli atti)?
  5. Copia dell'approvazione della progettazione esecutiva
  6. Le opere che si stanno realizzando sono in esercizio?

dell'intervento stesso. L'intervista alla Regione si è tenuta in videoconferenza il giorno **3 giugno 2020**: in allegato si riporta uno stralcio delle sintesi relativo alle principali questioni affrontate e l'elenco dei partecipanti (**allegato 2.2**).

Il 5 giugno è stata confermata l'intervista al RUP di RFI, concordata per le vie brevi, per approfondire i temi relativi all'attuazione dell'intervento. L'intervista alla RFI si è tenuta in videoconferenza il giorno **9 giugno 2020**: in allegato si riporta uno stralcio delle sintesi relativo alle principali questioni affrontate e l'elenco dei partecipanti (**allegato 2.3**).

#### 4. Ulteriore documentazione richiesta ed esaminata

A seguito delle interviste sono stati richiesti ulteriori documenti per completare il quadro del Progetto.

Il **12 giugno 2020**, con un primo invio la Regione ha inviato la seguente documentazione:

1. Una nota sintetica relativa alle "Attività progettuali degli interventi infrastrutturali - Le lezioni dell'esperienza",
2. la determinazione n. 2776 del **3 giugno 2016** del Servizio regionale competente relativa alla Valutazione d'Incidenza e i relativi allegati,
3. la Deliberazione di Giunta Regionale n. 404 del **30 marzo 2004** di inserimento dell'intervento tra i progetti strategici nel settore dei trasporti.

Il **17 giugno 2020**, con successivi invii la Regione ha inviato la seguente documentazione:

1. la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1381 del **10 ottobre 2005** di approvazione dello schema di Protocollo di Intesa tra la Regione Molise, Comune di Campobasso e Matese per l'occupazione Scpa,
2. il Decreto del Presidente della Giunta regionale – Commissario Delegato, **n. 681 del 9 novembre 2005** di appalto per la "Progettazione preliminare e definitiva di in sistema di metropolitana leggera urbana ed extraurbana sulla tratta ferroviaria Matrice – Campobasso - Bojano", per un totale complessivo di 875.000,00 euro,
3. il Decreto del Presidente della Giunta regionale – Commissario Delegato, **n. 699 del 29 novembre 2005** di approvazione del bando di gara,
4. il Decreto del Presidente della Giunta regionale - Commissario Delegato, **n. 156 del 26 luglio 2006**, di aggiudicazione definitiva della gara per l'affidamento della Progettazione preliminare e definitiva dell'intervento ad un RTI per 765.000,00 comprensivo di IVA che reca in allegato lo schema di contratto tra la Regione Molise e l'ATI per la Progettazione preliminare e la Progettazione definitiva,
5. la nota del Servizio regionale competente del **27 settembre 2006** di comunicazione dell'avvenuta stipula del contratto,
6. la Deliberazione di Giunta Regionale n. 365 del **10 maggio 2010** di approvazione della progettazione preliminare dell'intervento.

Il **19 giugno 2020**, RFI ha inviato la seguente documentazione:

1. Relazione trasportistica allegata alla progettazione preliminare,
2. Elenco interventi con slittamento al 31 dicembre 2018,
3. Relazione slittamenti temporali ottobre 2019,
4. Convenzione tra RFI e Regione per l'attuazione dell'intervento "Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso.

Infine, è stata esaminata, da ultimo, la scheda di monitoraggio SGP al **30 luglio 2020** (non validata), oltre alle precedenti versioni già consolidate.

#### 5. Condivisione degli esiti preliminari della verifica con i soggetti coinvolti

A seguito dell'analisi della documentazione e delle interviste alla Regione e a RFI, è stato redatto un **Report preliminare di verifica** per una opportuna condivisione con i soggetti coinvolti.

Con nota n. 10387 del 13 agosto 2020, il Report preliminare è stato trasmesso a:

- a. RFI – Ing. Marco Cerullo
- b. AdG PAR FAS – Mariolga Mogavero

c. NUVIP – Sergio Di Giorgio

La citata nota di trasmissione specificava che *“in assenza di osservazioni in merito, da far pervenire alla scrivente entro il prossimo 15 settembre, il Report si intenderà condiviso e l’Agenzia potrà, tra l’altro, pubblicarne i contenuti sul proprio sito web”*.

La Regione e RFI, non avendo fornito controdeduzioni entro la data prevista, sono state comunque contattate per le vie brevi e hanno confermato di non avere alcuna osservazione.

Il 15 settembre 2020, invece, il Coordinatore del NUVIP della Regione Molise ha trasmesso una nota con alcune considerazioni sul Report Preliminare, di cui si è tenuto conto nella definizione del presente Report di Verifica.



*Agenzia per la Coesione Territoriale*

**NUVEC - Nucleo Verifica e Controllo – Area 1**

*Sostegno e accompagnamento per l'accelerazione di programmi e interventi della politica di coesione comunitaria e nazionale e verifica di efficacia*

Al RUP  
Ing. Marco Cerullo  
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.  
Direzione Territoriale Produzione Napoli  
[m.cerullo@rfi.it](mailto:m.cerullo@rfi.it)

e, p.c. Al Direttore I Dipartimento  
Responsabile PAR FESR 2007-2013  
Ing. Mariolga Mogavero  
[mariolga.mogavero@regione.molise.it](mailto:mariolga.mogavero@regione.molise.it)

Al Responsabile del Nucleo Regionale di Valutazione e  
Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Molise  
Dott. Sergio Di Giorgio  
[digiorgio.necleo@regione.molise.it](mailto:digiorgio.necleo@regione.molise.it)

Alle Direzioni Generali dell'Agenzia per la Coesione  
Territoriale  
[vincenzo.gazzerro@agenziacoesione.gov.it](mailto:vincenzo.gazzerro@agenziacoesione.gov.it)  
[michele.dercole@agenziacoesione.gov.it](mailto:michele.dercole@agenziacoesione.gov.it)

Al Coordinatore unico del NUVEC  
Dott. Giampiero Marchesi  
[Giampiero.marchesi@agenziacoesione.gov.it](mailto:Giampiero.marchesi@agenziacoesione.gov.it)

**Oggetto:** Programma attività di verifica sull'efficacia degli interventi finanziati con le risorse delle politiche di coesione – Progetto: Metropolitana leggera - I lotto Matrice-Bojano - Molise, CUP J14H15000600002.

L'Agenzia per la coesione territoriale, nell'ambito delle proprie attività istituzionali, ha avviato attraverso il Nucleo di Verifica e Controllo - NUVEC una linea di azione finalizzata alla verifica dell'efficienza e dell'efficacia degli interventi attuati dalle politiche di coesione, come previsto peraltro nell'ambito del Piano Sud 2030 recentemente presentato dal Ministro per il Sud e la coesione territoriale.

L'attività prevede lo svolgersi di sopralluoghi nelle aree di localizzazione degli interventi e/o presso le sedi dei beneficiari ma, a seguito della sopravvenuta situazione di emergenza sanitaria e delle disposizioni di cui ai DPCM del 9, 11 e 23 marzo 2020 e del DL 25 marzo 2020 n. 19, le attività, almeno per il momento, si svolgeranno prevalentemente da remoto.

La linea di azione non intende focalizzarsi sulla regolarità e l'ammissibilità della spesa né sovrapporsi alle attività di competenza degli organismi di controllo dei singoli programmi. La finalità è quella di esaminare lo stato di attuazione degli interventi ed evidenziare i risultati conseguiti per quei progetti che hanno completato la fase dei lavori promuovendo eventuali buone pratiche poste in essere, nonché individuare gli ostacoli che rallentano l'attuazione nel caso di progetti in corso o non avviati.

Luigi Guerci  
Via Sicilia, 162c – 00187 Roma  
tel. +39 06 96517667  
[nuvec.settore1@agenziacoesione.gov.it](mailto:nuvec.settore1@agenziacoesione.gov.it)

MOD\_08/2019



La selezione degli interventi pubblici oggetto di verifica (tre progetti per ciascuna Regione, di cui uno non avviato, uno in itinere e uno concluso) è stata effettuata tramite screening dalla Banca Dati Unitaria tramite Opencoesione privilegiando interventi ritenuti significativi e di rilevante dimensione finanziaria.

Tra questi, il progetto “Metropolitana leggera - I lotto Matrice-Bojano, CUP J14H15000600002”, finanziato dal PAR Molise 2007-2013 per € 23.500.000,00 che dai dati presenti nel Sistema Nazionale di Monitoraggio risulta in itinere.

Al fine di consentire un'analisi preliminare dell'intervento, in attesa della possibilità di procedere ai sopralluoghi, si richiedono i seguenti documenti:

- Atto di Convenzione con l'Amministrazione erogatrice dei fondi (ovvero atto analogo che regola i rapporti tra il soggetto beneficiario e il soggetto titolare delle risorse);
- Eventuali studi sugli impatti dell'opera sulla mobilità urbana
- Documentazione descrittiva del progetto allegata alla richiesta di finanziamento (compreso il Piano di gestione);
- Tavole di progetto
- Relazione descrittiva del RUP sullo stato dell'intervento, in cui si esplicitino anche le eventuali criticità in corso e le azioni intraprese per risolverle
- Evidenza dei vincoli ambientali ed urbanistici cui soggiace l'intervento e dei potenziali impatti
- Autorizzazioni e/o atti amministrativi di inserimento in strumenti urbanistici/ambientali che sono stati ottenuti
- Ultimo Stato Avanzamento Lavori disponibile o atto di collaudo tecnico-amministrativo, qualora effettuato.

I referenti NUVEC per l'attività in oggetto sono la dr.ssa Cecilia Rosica ([cecilia.rosica@agenziacoesione.gov.it](mailto:cecilia.rosica@agenziacoesione.gov.it)) e dr. Patrizio Resta ([patrizio.resta.esp@agenziacoesione.gov.it](mailto:patrizio.resta.esp@agenziacoesione.gov.it)) che nei prossimi giorni prenderanno gli opportuni contatti per verificare disponibilità e modalità di acquisizione della documentazione e per concordare il prosieguo delle attività.

Si ringrazia per la disponibilità e per la collaborazione e si inviano i più cordiali saluti.

Il Coordinatore di Area

(Ing. Luigi Guerci)

Luigi Guerci  
Via Sicilia, 162c – 00187 Roma  
tel. +39 06 96517667  
[nuvec.settore1@agenziacoesione.gov.it](mailto:nuvec.settore1@agenziacoesione.gov.it)

MOD\_08/2019

*Questioni da approfondire: sintesi per punti*

- 1. Nel 2003 nasce l'idea progetto della Metropolitana leggera di Campobasso (inserita nel 2004, nel Programma Pluriennale di Interventi diretti a favorire la ripresa produttiva del Molise): perché nel 2005 si è deciso di intervenire nella tratta Matrice-Boiano? Sono stati definiti i fabbisogni alla base dell'intervento?**

Inizialmente esisteva uno studio di fattibilità finanziato dal Patto territoriale Matese e dal Comune, circoscritto al comune di Campobasso.

Le delibere CIPE 17/2003 e 20/2004, a cui si è aggiunta una quota di cofinanziamento del Patto Territoriale del Matese a seguito dell'Accordo di Programma "Sistema Città Capoluogo" fra il Presidente della Giunta regionale del Molise - Commissario delegato e il Comune di Campobasso in data 29 novembre 2005, hanno finanziato la progettazione della tratta Matrice-Boiano (**I lotto**); la realizzazione del progetto è stata finanziata dalla Delibera CIPE 68/2015 (di approvazione della riprogrammazione del PAR).

L'intervento si inserisce in una più ampia azione di programmazione e messa a sistema di risorse, provenienti da diverse fonti, per la realizzazione del **II lotto** destinato all'**elettrificazione del tracciato Campobasso-Isernia-Roccaravindola**, finanziato con risorse del Patto della Regione Molise per 15 meuro (Delibera CIPE 26/2016), dal Contratto di programma 2017-2021 Parte investimenti tra il MIT e RFI S.p.A. per 15 meuro (Delibera CIPE 66/2017) e dall'addendum al Piano Operativo del MIT 14/20 (Delibera CIPE 98/2017) per i rimanenti 50 meuro.

Sotto il profilo dei fabbisogni e dei risultati attesi occorre far riferimento all'impianto complessivo dell'intervento e pertanto anche al II lotto.

Il NUVIIP della Regione Molise è disponibile a cooperare per misurare i risultati dell'intervento.

- 2. Inizialmente erano previsti anche parcheggi di scambio presso le stazioni e le nuove fermate stralciati dal progetto affidato con Convenzione a RFI il 31.3.2016. È stata avviata la progettazione dei parcheggi e delle strade di accesso alle nuove fermate?**

Tutte le nuove fermate di Campobasso - San Michele e Duca d'Aosta - sono raggiungibili a piedi dal centro città.

Al momento non risultano approvati finanziamenti per la realizzazione dei parcheggi.

- 3. Le risorse pari a 850.000,00 euro, messe a bando nel 2005 per la progettazione preliminare e definitiva da che fonte provenivano?**

Le risorse per la progettazione preliminare e definitiva provengono dalla Delibera CIPE 17/2003 per 350.000,00 euro (MOLVTG.2.06 "Progettazione definitiva metropolitana leggera" – CUP B42I02000020001), dalla Delibera CIPE 20/2004 per 300.000,00 euro (MOLCUF04 "Finanziamento parte progettazione definitiva metropolitana leggera" - B42I02000020001) e dal cofinanziamento del Patto Territoriale del Matese a seguito dell'Accordo di Programma "Sistema Città Capoluogo" fra il Presidente della Giunta regionale del Molise - Commissario delegato e il Comune di Campobasso in data 29 novembre 2005 per 225.000,00 euro, per complessivi 875.000,00. Con Decreto 29 novembre 2005, n. 699, il Presidente della giunta regionale – Commissario Delegato, nell'approvare il bando di gara e i relativi allegati, ha disposto di destinare, per oneri di pubblicità e per la stessa gara, ai sensi dell'art. 5 della L.R. 26 aprile 1993, n. 12, euro 25.000,00, pari al 3% circa di euro 875.000,00.

- 4. A cosa è dovuto il ritardo nella definizione della progettazione preliminare e definitiva (cfr. figura 1)**

L'intervento ha visto un finanziamento della progettazione, peraltro in anni diversi (2003, 2004 e 2005), e successivamente un finanziamento per la realizzazione. Tale modello è stato replicato anche per altri interventi: al riguardo la Regione si impegna a produrre una sintetica nota sulle lezioni dell'esperienza relative al finanziamento in fasi distinte e successive della progettazione e della realizzazione.

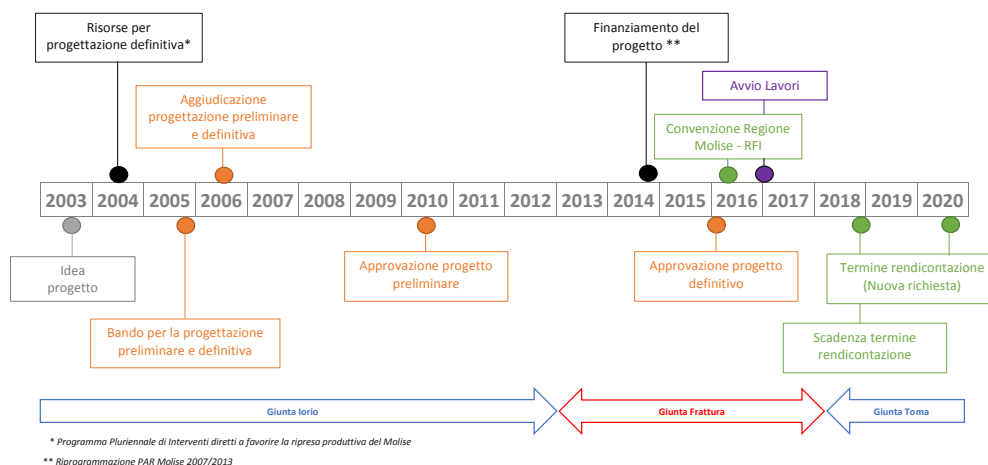
In relazione ai tempi lunghi registrati per il completamento della progettazione definitiva, vengono evidenziati una serie di fattori di contesto tra i quali la modifica della struttura organizzativa

dell'amministrazione, il susseguirsi della governance politica, la modifica degli indirizzi del Governo centrale, l'incertezza della disponibilità di risorse per la realizzazione dell'intervento.

Nel dettaglio, la Regione si impegna a fornire un approfondimento sui tempi della progettazione.

La regione segnala tuttavia che a fronte di un ritardo nei tempi di progettazione l'intervento è stato quasi interamente realizzato: su 23,5 meuro su SGP si registra un avanzamento di 20,5 meuro.

Figura 1 - Un quadro dei tempi



## 5. Lo screening e la VINCA richiesti dal Servizio Valutazioni Ambientali nella conferenza di Servizi (del 5.2.2016) per l'approvazione del progetto definitivo sono state effettuate?

Non essendo presenti alla riunione i responsabili dell'intervento a quella data, la Regione fornirà successivamente tale informazione.

### Partecipanti alla riunione del 3 giugno

#### Partecipanti per la Regione Molise

- arch. Manuele Brasiello: Direttore IV Dipartimento Governo Del Territorio
- avv. Angela Aufiero: Dirigente del Servizio coordinamento FSC
- dott.ssa Michelina Litterio: Responsabile Ufficio Programmazione e Coordinamento Attuativo Programmi FSC
- geom. Salvatore Concettini: Responsabile Ufficio Viabilità Intercomunale e Comunale
- dott. Sergio di Giorgio: NUVIPP
- dott.ssa Lucia Murgolo: NUVIPP
- dott.ssa Lucietta Amorosa: Assistenza Tecnica

#### Partecipanti per il NUVEC

- ing. Luigi Guerri – Responsabile Area 1 NUVEC
- dott.ssa Cecilia Rosica – Componente NUVEC
- dott.ssa Federica Tarducci – Componente NUVEC
- dott.ssa Francesca Ubertini – Componente NUVEC
- dott. Patrizio Resta - Esperto

#### Partecipanti per l'ACT

- dott.ssa Carla Cosentino – Dirigente Ufficio 5 Area PP
- dott.ssa Di Nardo Felicia – Funzionario Ufficio 5 Area PP
- dott.ssa Savastano Rosa – Funzionario Ufficio 5 Area PP

#### Convocati non Partecipanti per la regione Molise

- dott. Alessandro Altopiedi: Dirigente reggente del Servizio mobilità (dal 1<sup>a</sup> giugno 2020)
- arch. Giuseppe Antonio Giarrusso: ex Dirigente del Servizio infrastrutture e LLPP
- dott. Pellegrino Amore: ex Dirigente del Servizio mobilità
- dott. Vincenzo Rossi: RUP per la progettazione definitiva



*Questioni da approfondire: sintesi per punti*

- **L'intervento ha avuto una lunga e articolata genesi: parte da un'idea progetto del 2003; la progettazione preliminare e definitiva è stata curata dalla Regione; la copertura finanziaria a valere sul PAR è stata ottenuta nel 2014 e la convenzione per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori risale a marzo 2016. Cosa era previsto esattamente dalla Convenzione sottoscritta il 30 marzo 2016 tra RFI e Regione Molise? Qual è la differenza tra fermata e stazione?**

La convenzione prevedeva lavori infrastrutturali (armamento e opere civili) e tecnologici nella tratta tra Matrice e Bojano; in particolare interveniva su 5 stazioni e prevedeva la realizzazione di tre nuove fermate, come di seguito indicato:

- *Modifica PRG per velocizzazione a 60 Km/h degli itinerari per incroci e precedenze nelle stazioni di Matrice, Baranello, Vinchiaturò, Guardiaregia e Bojano;*
- *Modifica agli impianti di segnalamento di stazione (ACEI) a seguito dei nuovi PRG;*
- *Migrazione dell'esistente sottosistema di terra SSC (Sistema Supporto Condotta) al nuovo SCMT (Sistema Controllo Marcia Treni) e di telecomando/telecontrollo (CTC);*
- *Realizzazione di due nuove fermate San Michele e Duca d'Aosta;*
- *Realizzazione fermata S. Polo Matese su sedime vecchia stazione;*
- *Realizzazioni di marciapiedi modulo 125 mt ed altezza dal piano ferro H 55 cm per tutte le stazioni e fermate (Duca d'Aosta H 25 cm);*
- *Realizzazione pensiline nelle stazioni e fermate;*
- *Realizzazioni sottopassi pedonali/rampe nelle stazioni di Matrice, Baranello, Vinchiaturò, Guardiaregia e Bojano.*

La fermata - in un tracciato come quello in oggetto - ha un solo binario e non prevede la possibilità di incroci/precedenze treni. La stazione, invece, presenta almeno due binari e scambi per permettere l'incrocio e la precedenza di treni.

L'intervento sul PRG delle stazioni aveva lo scopo di aumentare la velocità di ingresso e in uscita da 30 Km/h a 60 Km/h. Nelle stazioni inoltre era prevista l'eliminazione degli attraversamenti a raso con la realizzazione di sottopassi: i sottopassi consentono di evitare gli attraversamenti dei binari da parte degli utenti e conseguentemente incrementano la sicurezza e la velocità di esercizio della tratta (possibilità di incroci contemporanei).

Era previsto anche l'abbattimento di barriere architettoniche con rampe o con ascensori, che rispetto alla progettazione definitiva hanno dovuto tenere conto di una serie di aggiornamenti normativi.

Nel corso di attuazione dell'intervento i PRG si sono rivelati più complessi del previsto e sono state necessarie una serie di puntualizzazioni e rettifiche al progetto definitivo, anche se nella conferenza di servizi del 15 gennaio 2016 RFI dichiarava che non sussistevano condizioni ostative alla *prosecuzione dell'iter approvativo del progetto definitivo*.

Le strade di accesso alle fermate, le piazze antistanti le stazioni e i parcheggi di scambio non erano oggetto della Convenzione tra RFI e Regione Molise.

Rispetto a quanto previsto, come già illustrato nella relazione inviata, una serie di criticità riconducibili in primo luogo all'adeguamento della progettazione definitiva e della programmazione dei lavori alle effettive situazioni riscontrate durante l'esecuzione delle attività di cantiere, hanno comportato maggiori costi e tempi di realizzazione. In particolare, i progetti sono stati adeguati a seguito di puntuali rilievi nelle stazioni e per il recepimento di prescrizioni scaturite dalle Conferenze di Servizio.

La realizzazione dei lavori nelle stazioni di Baranello e Vinchiaturò, anche alla luce dell'orientamento della Regione volto a favorire il collegamento tra Campobasso e Roma, sono stati pertanto rinviati ad una seconda fase previa assegnazione di ulteriori risorse.

Al riguardo, viene evidenziata la necessità che la progettazione di un'infrastruttura ferroviaria sia affidata fin dalle prime fasi a RFI.

- **Dalla relazione del RUP emerge che alla luce della scadenza imminente del termine dell'OGV, RFI si è avvalsa di accordi quadro per l'armamento, le tecnologie e le opere civili. Tra la documentazione ricevuta non risulta pervenuta l'approvazione del progetto esecutivo. Quando è stato approvato?**

Il progetto è costituito da un sistema di interventi che ha richiesto una forte azione di coordinamento da parte di RFI per i tempi strettissimi di realizzazione. I lavori sono stati realizzati con Accordi Quadro stipulati con almeno quattro appaltatori/fornitori per l'armamento, le tecnologie e le opere civili. Ogni contratto applicativo aveva come output un progetto esecutivo.

RFI si impegna a fornire gli estremi dell'approvazione dei progetti esecutivi, per consentire al NUVEC di registrare ai fini statistici i tempi delle diverse fasi di progettazione.

- **Nella figura 1 a pagina successiva (non in scala) è rappresentato lo stato di avanzamento dei lavori al 2 aprile 2020. Cosa è stato realizzato ad oggi? Entro quando si prevede di completare l'intervento e di chiudere la convenzione con la Regione?**

Al 30 aprile sono stati conclusi i lavori delle stazioni di Matrice, Guardiaregia e Bojano e sono state realizzate le fermate previste (San Michele, Duca d'Aosta e S. Polo Matese).

Tenendo presente la distinzione tra la realizzazione dell'infrastruttura e il servizio, la Regione deve modificare un accordo quadro con Trenitalia affinché le nuove fermate entrino in esercizio: i treni pertanto, al momento, non si fermano nelle nuove fermate.

Viene specificato inoltre, che la linea da Campobasso a Termoli è interrotta da qualche anno per dissesto idrogeologico: pertanto, anche se RFI ha consegnato i lavori della fermata di San Michele e della Stazione di Matrice, queste non saranno operative finché non si ripristina la linea: la Regione ha chiesto a RFI di riattivare la linea ed entro fine luglio tutta la linea sarà resa fruibile.

Inoltre, nella città di Campobasso esistono tre passaggi a livello che non consentono un servizio metropolitano di treni ogni trenta minuti.

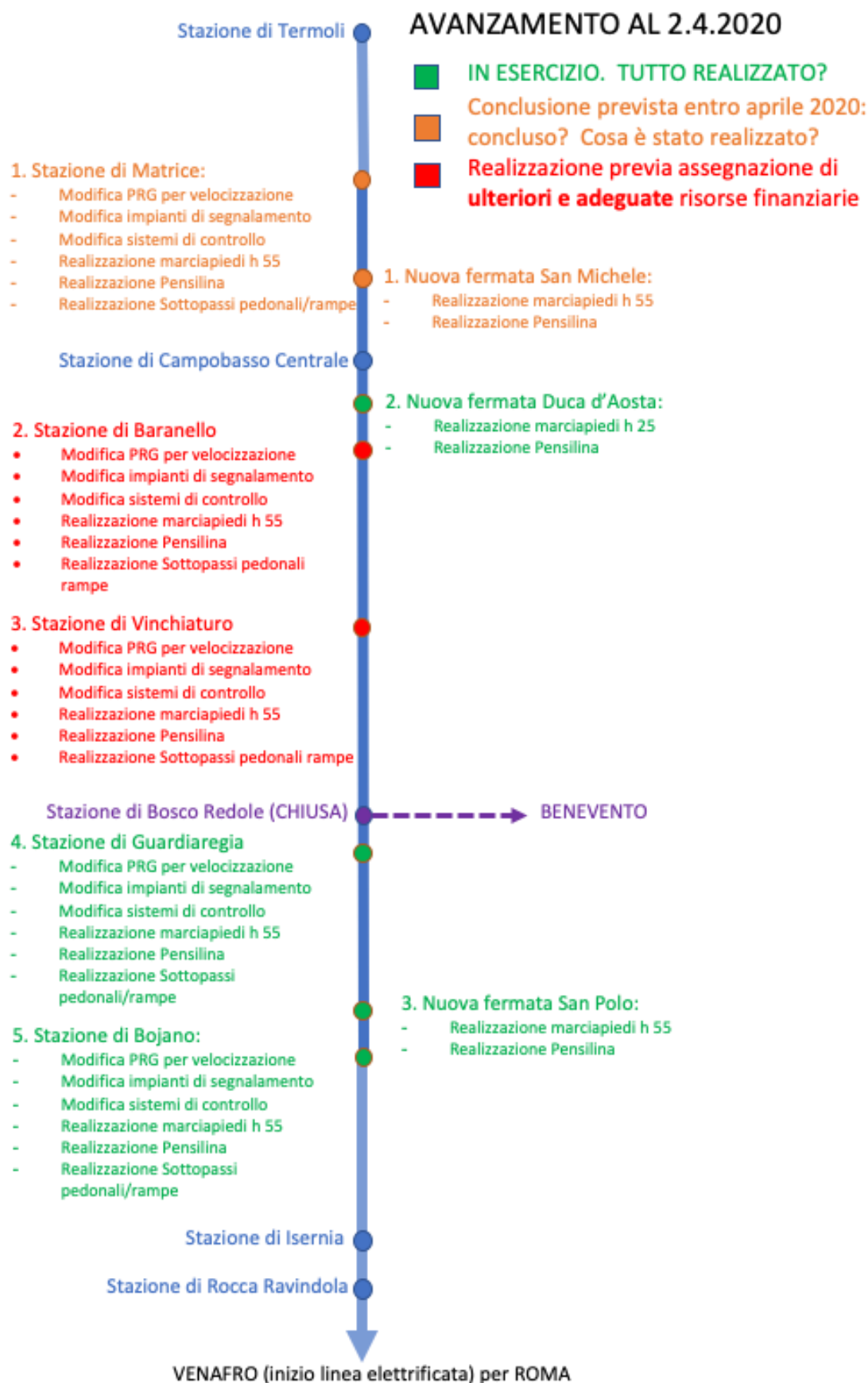
Entro luglio saranno terminati anche i due ascensori della Stazione di Bojano, che hanno comportato tempi più lunghi di realizzazione, alla luce della necessità di reperire l'idoneo strumento contrattuale e ed entro settembre si provvederà a chiudere la convenzione con la rendicontazione alla Regione.

RFI specifica, tuttavia, che dal 14 giugno a dicembre 2021 la tratta da Rocca Ravindola a Campobasso sarà chiusa all'esercizio, per i lavori di elettrificazione della linea che si prevede di terminare a dicembre 2021; i lavori appena terminati sull'intervento in oggetto, pertanto, non entreranno in esercizio prima di tale data. Al riguardo RFI specifica che ha già stanziato alcune risorse per la manutenzione ordinaria dei lavori nelle stazioni e nelle fermate affinché, quanto realizzato, non sia danneggiato dal tempo.

Riguardo ai risultati dell'intervento, RFI ha tentato di ricucire gli atti convenzionali e gli accordi con la Regione, per definire un obiettivo chiaro da raggiungere nel complesso. In particolare:

- è stato già sottoscritto un accordo con la Regione di 80 meuro, per i citati lavori di elettrificazione da Rocca Ravindola a Campobasso, al fine di consentire di raggiungere Roma in meno di 3 ore, dal capoluogo di Regione.
- è in fase di definizione un accordo con il Comune di Campobasso per eliminare i tre passaggi a livello in città, al fine di consentire l'effettivo esercizio metropolitano.
- si sta per sottoscrivere, infine, un accordo quadro per la soppressione di tutti i passaggi a livello da Campobasso a Venafro (Sesto Campano).

Figura 1 - Illustrazione stato di avanzamento - Relazione del RUP del 2.4.2020



*Partecipanti alla riunione del 9 giugno*

**Partecipanti per RFI**

- Giulio del VASTO – RUP Direttore Direzione produzione territoriale Napoli
- Marco Cerullo, Responsabile struttura di ingegneria
- Antimo Squeglia, Project manager struttura di Ingegneria
- Federica Punziano, struttura di Ingegneria
- Giuseppe Chiapparelli, staff di supporto struttura di ingegneria

**Partecipanti per il NUVEC**

- Luigi Guerci – Responsabile Area 1 NUVEC
- Cecilia Rosica – Componente NUVEC
- Federica Tarducci – Componente NUVEC
- Francesca Ubertini – Componente NUVEC
- Patrizio Resta - Esperto

**Partecipanti per l'ACT**

- Di Nardo Felicia – Funzionario Ufficio 5 Area PP
- Savastano Rosa – Funzionario Ufficio 5 Area PP