

## 2 LA DETERMINAZIONE MOTIVATA DEL COMITATO SPECIALE

### 2.1 Natura e portata della determinazione motivata ai sensi dell'art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021

#### 2.1.1 Art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021

“6. Entro cinque giorni dalla conclusione della conferenza di servizi di cui al comma 4, il progetto è trasmesso unitamente alla determinazione conclusiva della conferenza e alla relativa documentazione al Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, integrato, nel caso previsto dal comma 5, con la partecipazione dei rappresentanti delle amministrazioni che hanno espresso il dissenso e delle altre amministrazioni che hanno partecipato alla conferenza. In caso di approvazione del progetto all'unanimità o sulla base delle posizioni prevalenti di assenso da parte della conferenza di servizi di cui al comma 4, entro e non oltre i quindici giorni successivi alla trasmissione della determinazione conclusiva della conferenza di servizi, il Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel prendere atto della approvazione all'unanimità o sulla base delle posizioni prevalenti di assenso, adotta una determinazione motivata relativa alle integrazioni e alle modifiche al progetto di fattibilità tecnica ed economica rese necessarie dalle prescrizioni contenute negli atti di assenso acquisiti in sede di conferenza di servizi, ivi incluse le prescrizioni del Comitato speciale. Nel caso previsto dal comma 5 e fatto salvo quanto previsto dal quinto periodo del presente comma, la determinazione motivata del Comitato speciale individua altresì le integrazioni e modifiche occorrenti per pervenire, in attuazione del principio di leale collaborazione, ad una soluzione condivisa e sostituisce, con i medesimi effetti di cui al comma 4, quella della conferenza di servizi. In relazione alle eventuali integrazioni ovvero modifiche richieste dal Comitato speciale è acquisito, ove necessario, il parere dell'autorità che ha rilasciato il provvedimento di VIA, che si esprime entro venti giorni dalla richiesta e, in tal caso, il Comitato speciale adotta la determinazione motivata entro i successivi dieci. In presenza di dissensi qualificati ai sensi dell'articolo 14-quinquies, commi 1 e 2, della medesima legge n. 241 del 1990 e qualora non sia possibile pervenire ad una soluzione condivisa ai fini dell'adozione della determinazione motivata, il Comitato speciale, entro tre giorni dalla scadenza del termine di cui al secondo ovvero al quarto periodo, trasmette alla Segreteria tecnica di cui all'articolo 4 una relazione recante l'illustrazione degli esiti della conferenza di servizi, delle ragioni del dissenso e delle proposte dallo stesso formulate per il superamento del dissenso, compatibilmente con le preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell' articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59. La Segreteria tecnica propone al Presidente del Consiglio dei ministri, entro quindici giorni dalla ricezione della relazione di cui al quinto periodo, di sottoporre la questione all'esame del Consiglio dei ministri per le conseguenti determinazioni. Il Consiglio dei ministri si pronuncia, entro i successivi dieci giorni, se del caso adottando una nuova determinazione conclusiva ai sensi del primo periodo del comma 6 del predetto articolo 14-quinquies della legge n. 241 del 1990 con i medesimi effetti di cui al comma 4, del presente articolo. Alle riunioni del Consiglio dei ministri possono partecipare senza diritto di voto i Presidenti delle regioni o delle province autonome interessate. Restano ferme le attribuzioni e le prerogative riconosciute alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e Bolzano dagli statuti speciali di autonomia e dalle relative norme di attuazione. Le decisioni del Consiglio dei ministri sono

immediatamente efficaci, non sono sottoposte al controllo preventivo di legittimità della Corte dei conti di cui all'articolo 3 della legge 14 gennaio 1994, n. 20, e sono pubblicate, per estratto, entro cinque giorni dalla data di adozione, nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana.”

\* \* \*

La determinazione motivata del Comitato Speciale prende atto di tutto l'iter autorizzativo afferente alla conferenza di servizi, fatta eccezione della verifica preventiva dell'interesse archeologico, disciplinata a parte nel caso in cui emerga la sussistenza di un interesse archeologico. Si riporta di seguito, per completezza espositiva, la norma che disciplina detta fattispecie.

### **2.1.2 Art. 48 comma 5-ter del DL n. 77/2021**

L'art. 44, comma 2, del DL 77/2021 recita:

*“Ai fini della verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 25 del decreto legislativo n. 50 del 2016, il progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo agli interventi di cui al comma 1 è trasmesso dalla stazione appaltante alla competente soprintendenza decorsi quindici giorni dalla trasmissione al Consiglio superiore dei lavori pubblici del progetto di fattibilità tecnica ed economica, ove questo non sia stato restituito ai sensi del terzo periodo del comma 1, ovvero contestualmente alla trasmissione al citato Consiglio del progetto modificato nei termini dallo stesso richiesti. Il termine di cui al comma 3, secondo periodo, dell'articolo 25 del decreto legislativo n. 50 del 2016 è ridotto a quarantacinque giorni. La verifica preventiva dell'interesse archeologico si svolge secondo le modalità di cui all'articolo 48, comma 5-ter”.*

L'art. 48, comma 5-ter, del DL 77/2021 recita:

*“Le risultanze della valutazione di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 25, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016, sono acquisite nel corso della conferenza di servizi di cui al comma 5 del presente articolo. Qualora non emerga la sussistenza di un interesse archeologico, le risultanze della valutazione di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 25, comma 3, del decreto legislativo n.50 del 2016. Nei casi in cui dalla valutazione di assoggettabilità alla verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 25, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016 emerga l'esistenza di un interesse archeologico, il soprintendente fissa il termine di cui al comma 9 del medesimo articolo 25 tenuto conto del cronoprogramma dell'intervento e, comunque, non oltre la data prevista per l'avvio dei lavori. **Le modalità di svolgimento del procedimento di cui all'articolo 25, commi 8, 9, 10, 11, 12 e 14, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 sono disciplinate con apposito decreto del Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici [n.d.r.: le suddette Linee guida sono state adottate con Decreto del Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici R.0000026 del 23 gennaio 2023], fermo restando il procedimento disciplinato con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri adottato ai sensi del citato articolo 25, comma 13”.***

## 2.1.3 Considerazioni e chiarimenti in merito alla conclusione della Conferenza di servizi

### Autorizzazione paesaggistica

A seguito dell'adozione da parte della Stazione appaltante della Determinazione conclusiva della Conferenza di servizi, in data 16 giugno 2023, la Soprintendenza Speciale per il PNRR (SS PNRR) ha trasmesso a questo Comitato Speciale una nota (prot. 11241-P), in merito all'autorizzazione paesaggistica, che qui si riporta integralmente:

“Con riferimento agli interventi di cui all'oggetto,

**VISTA** la documentazione trasmessa a corredo dell'istanza di valutazione di impatto ambientale, le integrazioni e i chiarimenti resi nel corso degli iter istruttori;

#### **Per quanto attiene agli interventi previsti relativi al Lotto 1:**

**VISTO** il parere del Ministero della cultura, di cui alla nota della Soprintendenza Speciale per il PNRR prot. 3487-P del 10 marzo 2023, assunta al prot. MITE-36151 del 10 marzo 2023 di esito positivo con condizioni ambientali;

**VISTO** il decreto di pronuncia di compatibilità ambientale prot. n. 174 del 05/04/2023;

**VISTA** la nota della Soprintendenza ABAP per le provincie di Chieti e Pescara prot. n. 4610 del 08/05/2023, con cui si trasmettono le valutazioni di competenza nell'ambito della procedura di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali di cui al citato Decreto n. 174 del 05/04/2023 anche ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. n. 42/2004;

**VISTA** la nota di questa Soprintendenza Speciale per il PNRR prot. n. 9202 del 25/05/2023 con cui si rilascia l'autorizzazione agli interventi ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. n.42/2004 nel rispetto delle prescrizioni contenute nel relativo parere della Soprintendenza ABAP;

#### **Per quanto attiene agli interventi previsti relativi al Lotto 2:**

**VISTO** il parere del Ministero della cultura, di cui alla nota della Soprintendenza Speciale per il PNRR prot. 3380-P del 7 marzo 2023, assunta al prot. MITE-33642 del 7 marzo 2023 di esito positivo con condizioni ambientali;

**VISTO** il decreto di pronuncia di compatibilità ambientale prot. n. 173 del 05/04/2023;

**VISTO** la nota della Soprintendenza ABAP per le provincie di Chieti e Pescara prot. n. 4609 del 08/05/2023, con cui si trasmettono le valutazioni di competenza nell'ambito della procedura di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali di cui al citato Decreto n. 173 del 05/04/2023 anche ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. n. 42/2004;

**VISTA** la nota di questa Soprintendenza Speciale per il PNRR prot. n. 9196 del 25/05/2023 con cui si rilascia l'autorizzazione agli interventi ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. n.42/2004 nel rispetto delle prescrizioni contenute nel relativo parere della Soprintendenza ABAP;

Per quanto sopra richiamato, questa Soprintendenza Speciale per il PNRR esprime  
**parere favorevole al PFTE di cui all'oggetto.**

**Resta inteso che tutte le prescrizioni di cui ai sopra richiamati pareri afferenti alle successive fasi di progettazione dovranno essere, in ogni caso, ottemperate secondo i termini e le modalità nei medesimi pareri stabiliti e che solo all'esito dell'ottemperanza di cui sopra si potrà dare luogo all'esecuzione dei lavori".**

Pertanto, detto parere obbligatorio della SS PNRR pone le imprescindibili condizioni per l'utile perfezionamento del procedimento di autorizzazione paesaggistica ex art.146 del Dlgs 42/2004.

#### Dissensi espressi dal Comune di Chieti e dalla Provincia di Pescara

Con nota prot. 7559 del 15 giugno 2023, il Primo Relatore della Commissione relatrice incaricata di redigere la bozza di determinazione motivata, ha comunicato a RFI, in merito ai dissensi tardivamente o non validamente espressi da parte del Comune di Chieti e della Provincia di Pescara nell'ambito del procedimento di Conferenza di servizi, quanto di seguito riportato per estratto:

*[...] pur a fronte di un tardivo esercizio delle funzioni degli Enti locali nella fase di approvazione del progetto (e comunque anteriormente alla conclusione della conferenza di servizi, nella quale si valorizzano le posizioni prevalenti) è opportuna, nell'ottica della applicazione del principio di leale collaborazione, una motivazione che tenga conto anche delle opposizioni tardive.*

*Ciò secondo un piano di opportunità istituzionale, che suggerisce, "ad abundantiam", la presente interlocuzione con codesta Stazione appaltante:*

- *riguardo i dissensi di che trattasi, con particolare riferimento a quello del Comune di Chieti. Ciò attraverso una "contestualizzazione territoriale" della problematica (anche con l'eventuale ausilio di elaborati grafici), **al fine di restituire la esatta portata dei lamentati impatti della nuova soluzione proposta per la viabilità NVo2;***
- *riguardo la disponibilità ad un successivo dialogo con il Comune di Chieti (ferme restando le "preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera") che possa eventualmente condurre alla individuazione di soluzioni migliorative e/o di misure compensative. [...]*

Con nota RFI-NEMI.DIN\DIN\PEC\P\2023\0001833 del 16 giugno 2023, RFI ha trasmesso gli approfondimenti e le valutazioni richieste che di seguito si riportano integralmente:

*"Con la presente si riscontra la nota a riferimento con la quale codesto Comitato ha evidenziato l'opportunità di integrare la motivazione della determinazione conclusiva della conferenza di servizi (CdS) adottata da RFI:*

- *"riguardo i dissensi di che trattasi [n.d.r. le opposizioni tardive all'opera della Provincia di Pescara e del Comune di Chieti], con particolare riferimento a quello del Comune di Chieti. Ciò attraverso una "contestualizzazione territoriale" della problematica (anche con l'eventuale ausilio di*

elaborati grafici), al fine di restituire la esatta portata dei lamentati impatti della nuova soluzione proposta per la viabilità NV02;

- riguardo la disponibilità ad un successivo dialogo con il Comune di Chieti (ferme restando le “preminenti esigenze di appaltabilità dell’opera”) che possa eventualmente condurre alla individuazione di soluzioni migliorative e/o di misure compensative”.

Con riferimento al primo profilo, si evidenzia che il parere negativo tardivamente rassegnato dalla Provincia di Pescara nella seduta sincrona di CdS del 9/5/2023 (i.e. nota prot. 9633 del 19/5/2022 della Provincia di Pescara), contiene argomentazioni relative a profili di carattere ambientale-paesaggistico, superati, dal provvedimento VIA che ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale del progetto – comprensivo del parere favorevole circa l’assenza di incidenza negativa e significativa sui siti Natura 2000 e dell’autorizzazione paesaggistica – del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica di concerto con il Ministero della Cultura.

In particolare, la Provincia di Pescara ha rassegnato la nota prot. 9633 del 19/5/2022 recante il parere reso dalla Provincia medesima in ambito VIA nel quale evidenziava:

“Il P.T.C.P. fornisce precise indicazioni riguardo la localizzazione del nuovo tracciato ferroviario con riferimento al tratto Scafa-Manoppello- Brecciarola.

Nello specifico il Piano Provinciale pone l’accento all’art. 93.6 (Piattaforma logistica) che recita: “il P.T.C.P. propone che il collegamento infrastrutturale della piattaforma logistica... omissis... avvenga a partire dai seguenti interventi:

(...)

- la realizzazione del collegamento ferroviario con la linea Roma-Pescara attraverso lo spostamento della stazione di Manoppello Scalo attualmente ubicata all’interno dell’abitato.

(...)

La soluzione alternativa è stata inoltre sancita con il Protocollo d’intesa tra Regione Abruzzo, RFI e Soc. Interporto Val Pescara (oggi Interporto d’Abruzzo), approvato in via definitiva da parte della Giunta Regionale con Delibera n. 865 del 27.08.2007.

(...)

Di seguito si evidenziano i punti di maggiore criticità rilevati, sotto i profili economici, infrastrutturale, vincolistico, ambientale, nella soluzione di tracciato proposto da RFI Spa, centrata sul potenziamento e raddoppio, in parte in affiancamento all’attuale linea ed in parte in variante:

La porzione in affiancamento all’attuale linea ed interessante l’intero abitato di Manoppello Stazione dal punto di vista dell’infrastruttura nella logistica merci condurrebbe obbligatoriamente ad un prevedibile compromissione degli sviluppi e potenzialità dell’operatività ferroviaria intermodale dell’Interporto Valpescara;

- dal punto di vista vincolistico il tracciato attraversa in maniera estesa diverse aree vincolate dalla R.A. (Natura 2000 – Z.S.C. IT130105 – “Rupe di Turrialignani e Fiume Pescara”, PAI (pericolosità frana), P.S.D.A., Paesaggistico - fascia di rispetto fluviale (Fiume Pescara: D.Lgs. 42/2004 - art. 142b), idrogeologico

(RD 3267/23), archeologico, aree tutte riconosciute come destinatarie di azioni di tutela da parte del P.T.C.P. oltre che dalla R.A.;

- il tracciato attraverso la Strada Provinciale SP 57 Manoppello Scalo – Ripa Corbaria;
- dal punto di vista ambientale ulteriormente l'attraversamento dell'abitato di Manoppello causerebbe un aumento notevole dell'inquinamento acustico, atmosferico e della mobilità urbana, dovuta alla presenza di due barriere ferroviarie;
- il tracciato comporterebbe un'inevitabile compromissione dell'assetto urbanistico del territorio attraversato, per il quale il P.R.G. vigente prevede interventi di riqualificazione, peraltro finanziati dalla R.A.  
(...)"

Tali osservazioni sono superate non solo dal provvedimento di VIA e dalla delibera di Giunta regionale n. 246 del 27/4/2023 di intesa sulla localizzazione dell'opera, ma anche, per la parte in cui si evidenziano le criticità relative al territorio di Manoppello, dalla nota prot. n. 7598 del 19/05/2023 con la quale il Sindaco del Comune di Manoppello, su mandato del consiglio comunale, ha dichiarato superato il dissenso del Comune e espresso parere favorevole, con prescrizioni, alla realizzazione dell'intervento.

Con riferimento al dissenso tardivo del Comune di Chieti la delibera del consiglio comunale n. 232 dell'11/7/2022 – rassegnata il giorno della seduta sincrona di CdS e prima di allora mai pervenuta agli atti della Conferenza – riporta, invece, quanto segue: “le argomentazioni tecniche, vincolistiche, economiche, ambientali, urbanistiche e sociali sopra rappresentate vanno fatte proprie dal Consiglio Comunale in coerenza con quanto già deliberato dalla Regione Abruzzo con la predetta D.G.R. n. 312 del 22.06.2022 e affinché quest'ultima assuma ogni ulteriore provvedimento finalizzato alla formulazione di un parere negativo/diniego qualificato in sede di conferenza di servizi (convocata da RFI ai sensi dell'art. 14-bis L. 241/1990), per le seguenti ulteriori ragioni ostative:

a) interferenza con l'area tutelata dall'art. 136 del d.lgs. 42/2004 ed aree tutelate ai sensi dell'art. 142 lett.re c) ed m) e con gli ambiti del P.R.P. (...);

b) violazione del Piano Regionale dei Trasporti approvato con L.R. n. 64 del 13.06.2016 il quale nei suoi elaborati grafici (...) indica espressamente che il potenziamento ferroviario nell'asse Roma-Pescara debba necessariamente comprendere la valorizzazione dell'Interporto Valpescara (struttura logistica nazionale di interesse strategico) prevedendo il transito del tracciato in affiancamento allo stesso;

c) mancata verifica dell'incidenza ambientale sui siti indicati nel SIA dei lotti 1 e 2 ovvero:

- SIC/ZC IT 7130031 Fonte di Papa

- ZPS IT7140129 Parco Nazionale della Maiella

- ZPS IT7140202 Maiella

- ZPS IT7110128 Parco Nazionale del Gran Sanno e Monti della Laga.



La Regione Abruzzo è tenuta a contestare a RFI la mancata individuazione e valutazione sullo stato di conservazioni degli ecosistemi, degli habitat e delle specie di interesse conservazionistico sebbene a distanza superiore di 3.000, tenendo a mente quanto riportato nella Direttiva Habitat (...);

d) violazione della normativa cd. SEVESO (Direttiva 2012/18/UE, recepita con D.Lgs. 26.06.2015 nr. 15) con riferimento al transito del nuovo tracciato ferroviario (...) in prossimità ed adiacenza con il sito/deposito di stoccaggio Alanno Gas (...).”

Anche in questo caso vengono evidenziate criticità inerenti agli aspetti di tutela ambientale e paesaggistica nonché alla localizzazione del tracciato, superati dal provvedimento VIA e dalla Delibera di Giunta regionale sopra richiamati.

Per quanto concerne il dissenso tempestivamente espresso dal Comune di Chieti con riferimento alla nuova soluzione della viabilità NVo2 (la cui approvazione non costituisce oggetto della decisione della CdS, ma è rinviata a un successivo iter approvativo a cura del Commissario Straordinario), nella nota prot. n. 32021 del 08/5/2023 rassegnata nella seduta sincrona di CdS del 9/5/2023, si rappresenta quanto segue “sul piano urbanistico la nuova soluzione proposta impatta pesantemente sul nucleo abitato di Frazione di Brecciarola, il quale risulta interessato anche dalla realizzazione da parte di TERNA SpA di una cabina elettrica alta tensione di rilevanti dimensioni (la cui richiesta è pervenuta, fuori procedimento PFTE, al Comune con PEC prot. 15281 del 28.02.2023) tanto che il citato nucleo abitativo da una parte è impattato dalla nuova viabilità modificata dalla Soprintendenza Speciale e dall’altro lato dalla prevista cabina elettrica AT (impatti paesaggistici, rumore, ecc) [...]”.

A tal riguardo si rammenta che sulla viabilità NVo2 del PFTE la Soprintendenza Speciale per il PNRR aveva evidenziato le seguenti criticità: “si ritiene che l’intervento sia notevolmente impattante nel contesto di riferimento, nel quale sono ancora ben riconoscibili le caratteristiche di pianura fluviale, cospicuo residuo a destinazione agricola, tra diversi nuclei urbanizzati. L’opera, oltre al notevole consumo di suolo (per la sua conformazione sinusoidale frammenta e compromette l’area), ha anche una significativa visibilità, interrompendo di fatto la prospettiva dell’asse della storica strada statale Tiburtina — Valeria, soggetta come sopra esplicitato a tutela monumentale ex dell’articolo 10 comma 4, lett. g) del D. Lgs 42/2004, e l’eliminazione di rilevanti tratti dei filari di cipressi monumentali [...]. Pertanto, si ritiene l’intervento così come proposto non compatibile con la tutela del patrimonio culturale nel suo insieme e si sottolinea la necessità, così come indicato anche nel parere n. 2/2021 del Comitato Speciale del CSLLPP, di individuare soluzioni differenti per l’attraversamento della ferroviaria che possano garantire la conservazione dell’ambito interessato e delle specifiche componenti agrarie e arboree, con un minore impatto visivo, una minore frammentazione del contesto e un limitato consumo di suolo”.

A seguito di diversi incontri con la Soprintendenza Speciale per il PNRR e la Soprintendenza ABAP per le Province di Chieti e Pescara è stata, dunque, individuata una nuova soluzione per la viabilità NVo2 - assentita dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR con il parere del 10/03/2023 rilasciato in ambito VIA - con l’obiettivo di ridurre l’impatto sul contesto di riferimento e il consumo di suolo.

Premesso quanto sopra, al fine di riscontrare puntualmente quanto richiesto da codesto Comitato circa la “contestualizzazione territoriale della problematica” e “la esatta portata dei lamentati impatti della

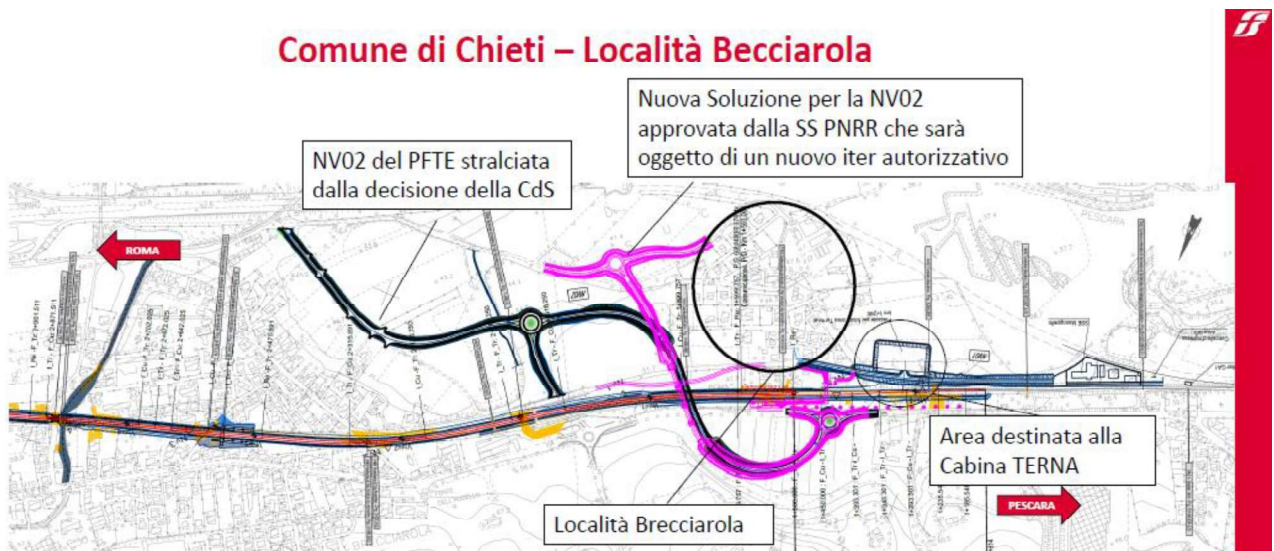
nuova soluzione proposta per la viabilità NVo2”, si trasmette in allegato alla presente una rappresentazione grafica che inquadra la frazione di Brecciarola, la viabilità NVo2 di PFTE, la nuova soluzione progettuale per la NVo2 assentita dalla Soprintendenza Speciale per il PNRR, nonché l’area destinata alla nuova cabina Terna.

Come si evince dalla rappresentazione grafica, la nuova soluzione per la viabilità NVo2 si attesta in prossimità dell’abitato di Brecciarola, recuperando e adeguando in parte il tracciato stradale esistente. L’area destinata alla cabina Terna si trova in prossimità della SSE di Manoppello; RFI in vista della realizzazione della infrastruttura ferroviaria in argomento, ha presentato al gestore della rete elettrica AT nazionale una richiesta di connessione. La progettazione e realizzazione di quanto necessario ad assicurare la suddetta connessione rientra nella competenza della società Terna.

Con riferimento a “la disponibilità ad un successivo dialogo con il Comune di Chieti (ferme restando le “preminenti esigenze di appaltabilità dell’opera”) che possa eventualmente condurre alla individuazione di soluzioni migliorative e/o di misure compensative”, si rappresenta che proprio in un’ottica di leale collaborazione istituzionale e nell’auspicato intento di allargare quanto più possibile il consenso del territorio alla realizzazione dell’intervento in oggetto, RFI, nel trasmettere il verbale della seduta sincrona di CdS del 9/5/2023, ha invitato il Comune di Chieti a indicare le eventuali prescrizioni ritenute necessarie a esprimere l’assenso sul progetto; tale invito è rimasto inevaso.

Proseguono, tuttavia, le interlocuzioni istituzionali e il confronto con il citato Comune: in data 9 giugno u.s. si è tenuto un ulteriore incontro con l’amministrazione e la Regione Abruzzo finalizzato a verificare la possibilità di individuare opere di mitigazione volte al superamento del dissenso”.

Di seguito la rappresentazione grafica della nuova soluzione progettuale prevista per la viabilità NVo2, allegata alla sopra riportata nota.





## Modifiche sul PFTE approvato in Conferenza di servizi

La Determinazione conclusiva della Conferenza di servizi relativa al progetto in questione, riportata integralmente al paragrafo 1.2, approva sulla base delle posizioni prevalenti, il PFTE con le seguenti modifiche:

- esclusione della viabilità di progetto NVo2 e del connesso cavalcaferrovia IV01 (previsti per garantire un adeguato collegamento stradale alla frazione di Brecciarola);
- sostituzione della viabilità di progetto NVo8, costituita da un'opera di scavalco della nuova sede ferroviaria (prevista per sopprimere il passaggio a livello oggi presente su via Amendola e garantire un collegamento tra le due porzioni del centro abitato di Manoppello Scalo e) con una nuova soluzione che sottopassa la linea ferroviaria e insiste sulle medesime aree previste nel PFTE presentato in CdS. In questo caso, la nuova soluzione per la viabilità di progetto NVo8 va contrattualmente gestita, già in fase di affidamento dei lavori, come “variante annunciata”;
- esclusione del sottopasso ciclopedonale (SL02) e dei connessi interventi previsti in PFTE sulle viabilità Via Tiburtina, Via Staccioli, Via Barbanera, Via Rossini e su Via Bellini e il conseguente mantenimento del passaggio a livello.

A riguardo è importante evidenziare che nella conclusione della Conferenza di servizi si legge che *“lo stralcio della viabilità di progetto NVo2 e del sottopasso ciclopedonale SL02 dalla decisione oggetto della Conferenza di Servizi **non altera la funzionalità e la sicurezza dell’opera ferroviaria né il livello di servizio previsto nel PFTE presentato nella CdS**”* e inoltre, che *“le nuove soluzioni progettuali relative alle opere stralciate saranno sottoposte ad un successivo iter autorizzativo a cura del Commissario Straordinario ai sensi del comma 7 dell’art. 44 del DL 77/2021, come modificato dal DL 13/2023, convertito, con modificazioni, dalla L. 41/2023 che verrà **tempestivamente avviato per la relativa realizzazione a cura dell’affidatario della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori in tempi compatibili con il cronoprogramma dell’opera ferroviaria**”*.

Il Comitato speciale, nel prendere atto di quanto dichiarato (con particolare riferimento a quanto evidenziato in **grassetto**), evidenzia la indifferibile necessità di gestire la realizzazione delle “opere stralciate” nei tempi del cronoprogramma dell’intera opera ferroviaria di che trattasi.

Il Comitato speciale invita, inoltre, il Commissario straordinario e la Stazione appaltante a garantire il conseguimento delle finalità generali poste alla base del progetto, anche in termini di livello di servizio della tratta ferroviaria, nonché la funzionalità e la sicurezza dell’opera ferroviaria e delle opere ad essa connesse.

\* \* \*

Alla luce di quanto sopra riportato, poiché il caso in specie non è riconducibile alla fattispecie di cui all’art. 44 comma 5 del DL n. 77/2021 (espressione di “dissenso qualificato”), la **determinazione motivata del**

Comitato speciale non sostituisce quella della conferenza di servizi di cui al comma 4 del medesimo articolo.

Pertanto, non avendo natura “sostitutiva”, la determinazione motivata del Comitato speciale ex art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021 assume valenza “ricognitiva”, con considerazioni integrative.

## 2.2 Considerazioni generali e specifiche sul PFTE dopo la conclusione della conferenza dei servizi

### 2.2.1 Prescrizioni e raccomandazioni sul PFTE

Di seguito si riportano le considerazioni generali sull’adempimento alle prescrizioni formulate sul PFTE:

#### a) Prescrizioni e raccomandazioni del Parere 2/2021 reso dal Comitato speciale

Nel Parere 2/2021 (cfr par.3 del medesimo Parere), il Comitato speciale ha chiesto al Proponente di dichiarare, a seguito della ottemperanza alle prescrizioni relative al “perfezionamento della attività conoscitiva del terreno e del territorio”, le ricadute sul PFTE così come modificato e integrato secondo le seguenti fattispecie: (a) conferma delle originarie scelte progettuali; b) parziale ricalibrazione (modifiche non sostanziali); c) variazione di alcune delle originarie scelte progettuali (modifiche sostanziali).

In merito, il Responsabile del Procedimento dell’intervento ha dichiarato che *“da tale attività conoscitiva sono confermate le originarie scelte progettuali, in quanto il recepimento delle prescrizioni non comporta modifiche di tipo sostanziale”* (Allegato 3 alla nota, RFI-NEMI\PEC\P\2023\0000610 del 1/06/2023 acquisita al protocollo del CSLLPP con prot. 7057 del 05/06\2023), allegando a supporto il documento *“Relazione di sintesi sulle attività di studio e indagini per il perfezionamento delle conoscenze del terreno e del territorio”*.

In proposito, il Commissario straordinaria nella succitata nota di trasmissione della Determinazione conclusiva della Conferenza di servizi, evidenzia che *“Non si procede alla trasmissione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, come previsto dal sopracitato art. 44 comma 6, in quanto lo stesso non ha subito modifiche sostanziali rispetto alla versione inviata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ai sensi del comma 1 del medesimo art. 44”*.

**Il Comitato, pertanto, preso atto di alcuni approfondimenti già al momento attuati nell’ambito di un programma di indagini vasto e articolato, conferma tutte le prescrizioni contenute nel Parere 2/2021, che per completezza sono riportate in una tabella riepilogativa allegata alla presente (Allegato 1).**

#### b) Prescrizioni e raccomandazioni della Conferenza di servizi e di valutazione di impatto ambientale

Per questi aspetti si rinvia ai corrispondenti documenti della Conferenza di Servizi delle Amministrazioni di cui all’art.44 del DL 77/2021 convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021.

### c) **Prescrizioni sulle tempistiche di realizzazione dell'intervento**

Il programma lavori (IA9600R53PHCA0000001B) contenuto nel PFTE esaminato dal Comitato speciale prevede una durata dei lavori pari a 41 mesi naturali e consecutivi. Al riguardo si prescrive, a valle della presente determinazione, il necessario aggiornamento tempestivo del cronoprogramma, al fine del completamento dell'opera nel rigoroso rispetto delle tempistiche previste dal PNRR o da altra fonte di finanziamento con cui sarà realizzata l'opera.

## **2.2.2 Raccomandazioni finali**

### **Project management e sistemi informativi digitali**

In considerazione dell'elevata complessità dell'opera e delle stringenti scadenze imposte dal PNRR, si raccomanda alla Stazione Appaltante di attivare una propria struttura di project management per assicurare una corretta gestione ed un costante monitoraggio del corretto stato di avanzamento del progetto.

Parallelamente in fase di progettazione esecutiva l'appaltatore dovrà introdurre tecniche di tipo reticolare (tipo PERT) per il controllo dei tempi nonché metodi e modelli per la gestione dei rischi avendo a riferimento quanto riportato nella norma UNI31000.

Per tale motivo si raccomanda nella predisposizione degli atti di gara dell'appalto integrato di introdurre punteggi premiali nei criteri dell'OEPV per assicurare una gestione efficiente ed efficace del progetto e di richiedere un programma lavori dettagliato ai partecipanti alla gara secondo quanto specificato nel presente documento.

Si raccomanda, inoltre, di utilizzare nelle fasi successive della progettazione (in capo all'appaltatore), laddove possibile, metodi e strumenti di modellazione informativa di cui all'art. 23 c. 1 lettera h) del D.Lgs. 50/2016.

A tal proposito si suggerisce di inserire fra i criteri per l'OEPV per l'appalto integrato l'assegnazione di un punteggio premiale per l'uso dei metodi e strumenti elettronici specifici avendo a riferimento quanto previsto dal DM560/2017 e s.m.i.

### **Profili di sostenibilità nel processo realizzativo dell'opera**

Nella Relazione accompagnatoria trasmessa da RFI, unitamente alla Determinazione Conclusiva della Conferenza di Servizi, si segnalano i contenuti del Paragrafo 8 denominato *“Indirizzi di implementazione delle politiche di sostenibilità”*.

In merito ai contenuti del suddetto documento il Comitato Speciale ne prende favorevolmente atto, ritenendoli coerenti con la cornice programmatica del PNRR, sulla base della quale è stata riconosciuta la finanziabilità dell'opera, in quanto rispondente agli obiettivi di sostenibilità ambientale del Regolamento UE 2020/852.

In questo contesto, si rammentano alla Stazione Appaltante gli obblighi derivanti dall'osservanza del *“Sistema di gestione e controllo per l'attuazione degli interventi del piano di ripresa e resilienza di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”*.



Ciò con particolare riferimento:

- alla verifica della presenza degli elementi che caratterizzano il bando di gara in funzione degli obiettivi e delle condizionalità previste da PNRR;
- ai contenuti del documento denominato *“Istruzioni relative al rispetto del principio “DNSH – Do no significant harm” nell’attuazione degli interventi di competenza del MIMS finanziati dal PNRR”* (Allegato 2 A al *“Sistema di gestione e controllo per l’attuazione degli interventi del piano di ripresa e resilienza di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”*).

## 2.3 Dispositivo finale

Tutto ciò premesso e considerato,

Il Comitato Speciale, all'unanimità,

ai sensi dell'art. 44 comma 6 del DL n. 77/2021,

relativamente al progetto di “Potenziamento Direttrice Roma – Pescara Raddoppio Ferroviario Interporto d'Abruzzo - Manoppello (Lotto 1)” (CUP: J84E21001320008), perviene alla seguente determinazione motivata, di natura **ricognitiva** rispetto alla determinazione conclusiva della conferenza di servizi:

- il PFTE di che trattasi può proseguire, sulla base di quanto sopra esposto, nel successivo iter previsto dall'art.44 del D.L. 31 maggio 2021, n.77 così come convertito dalla Legge 29 luglio 2021 n.108 e s.m.i.;
- il Comitato speciale raccomanda che RFI predisponga tempestivamente gli elaborati contrattuali e i documenti di gara che garantiscano, anche in presenza dello stralcio della viabilità NVo2 e del connesso cavalcaferrovia IV01, del sottopasso ciclopedonale SLo2 e dei connessi interventi previsti in PFTE sulle viabilità Via Tiburtina, Via Staccioli, Via Barbanera, Via Rossini e su Via Bellini, il rispetto dei tempi e dei costi programmati. Le “opere stralciate”, di competenza del Commissario straordinario, dovranno essere realizzate nei tempi del cronoprogramma dell'intera opera ferroviaria di che trattasi;
- il Comitato speciale invita il Commissario straordinario e la Stazione appaltante a garantire il conseguimento delle finalità poste alla base del progetto, anche in termini di livello di servizio della tratta ferroviaria, nonché la funzionalità e la sicurezza dell'opera ferroviaria e delle opere ad essa connesse;
- la verifica di adempimento alle prescrizioni afferenti alla **presente fase progettuale** e relative all'intero procedimento autorizzativo sin qui condotto, ivi incluse le prescrizioni di cui al paragrafo 2.2 della presente determinazione, è ascritta al Soggetto verificatore. Ciò ai sensi del comma 7 dell'art. 44 del D.L. n. 77/2021 (“*Ai fini della verifica del progetto e dell'accertamento dell'ottemperanza alle prescrizioni si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48, comma 5-quinquies. [...]*” che recita come di seguito riportato “*In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la verifica del progetto da porre a base della procedura di affidamento condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto accerta, altresì, l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di conferenza di servizi e di valutazione di impatto ambientale, ed all'esito della stessa la stazione appaltante procede direttamente all'approvazione del progetto posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali.*”);
- le prescrizioni di natura contrattuale (cioè che devono essere adempiute nella **successiva fase progettuale o in fase di esecuzione**) devono trovare puntuale riferimento all'interno di specifiche di contratto appositamente inserite nel Capitolato Speciale d'Appalto del progetto posto a base della procedura di affidamento; si rammenta inoltre che ai sensi di legge la prevista attività di verifica sul progetto esecutivo include anche la verifica di ottemperanza alle prescrizioni afferenti al predetto livello di progettazione;
- in merito alla risoluzione di tutte le interferenze, appare fondamentale, in un'ottica di corretta gestione della realizzazione e di successiva gestione dell'asset infrastrutturale, che la Stazione



Appaltante definisca in maniera certa i costi e le tempistiche per la risoluzione delle interferenze prima dell'appalto dei lavori.

Si richiamano, inoltre, gli effetti della determinazione conclusiva della Conferenza di servizi di cui all'art. 44 comma 6-bis del DL 77/2021:

*“La determinazione conclusiva della conferenza di servizi di cui al comma 4, ovvero la determinazione motivata adottata dal Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici o la nuova determinazione conclusiva del Consiglio dei ministri nei casi previsti dal comma 6, ove gli elaborati progettuali siano sviluppati a un livello che consenta l'avvio delle procedure previste dal capo IV del titolo II del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, determinano la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ai sensi degli articoli 12 e seguenti del medesimo testo unico. L'avviso di avvio del procedimento volto alla dichiarazione di pubblica utilità di cui all'articolo 16 del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 è integrato con la comunicazione di cui all'articolo 14, comma 5, della legge 7 agosto 1990, n. 241, richiamata dal comma 4 del presente articolo”*,

e di cui all'art.48 comma 5-quater:

*“...La determinazione conclusiva della conferenza perfeziona, altresì, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione o provincia autonoma, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente alla determinazione conclusiva della conferenza, comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, e le comunicazioni agli interessati di cui all'articolo 14, comma 5, della legge n. 241 del 1990 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001”*.

Ai sensi dell'articolo 44, comma 8, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, la stazione appaltante dovrà provvedere ad indire la procedura di aggiudicazione non oltre novanta giorni dalla data di comunicazione della presente determinazione, dandone contestuale comunicazione alla Cabina di regia del PNRR, per il tramite della Segreteria tecnica costituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In caso di inosservanza del predetto termine, è prevista l'attivazione dei poteri sostitutivi nelle forme e secondo le modalità stabilite dall'articolo 12 del medesimo decreto-legge n. 77 del 2021.

Il Comitato Speciale conferisce mandato al Presidente di dare comunicazione della presente determinazione al Soggetto interessato e alle Amministrazioni competenti.