

PROTOCOLLO d'INTESA

Per un Programma di interventi di sviluppo e riqualificazione dei territori interessati dalla direttrice ferroviaria Napoli-Bari

L'anno _____, il giorno _____ del mese di _____ in _____,

TRA

Il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** rappresentato da _____

La **Regione Campania** rappresentata da _____

Il **Commissario** per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina – nella persona dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A

VISTI

- la delibera n. 62 del 3 agosto 2011, con cui il CIPE ha individuato il potenziamento della Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto fra gli interventi strategici nazionali prioritari per lo sviluppo del Mezzogiorno e ha previsto i seguenti interventi infrastrutturali sulle tratte interessanti la Regione Campania: Raddoppio Cancellone-Frasso Telesino, Raddoppio Frasso Telesino-Vitulano, Raddoppio in variante Apice-Orsara, Variante Cancellone-Napoli;
- il “Contratto istituzionale di sviluppo per la realizzazione della Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto”, sottoscritto in data 2 agosto 2012 ai sensi del decreto legislativo n. 88 del 31 maggio 2011, tra il Ministro per la Coesione territoriale, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Campania, la Regione Puglia, la Regione Basilicata, Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA (da ora in avanti denominata RFI), quest'ultima individuata quale soggetto attuatore degli interventi;
- la legge n. 164 dell'11 novembre 2014 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 133 del 12 settembre 2014 (c.d. “Sblocca Italia”), con cui l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. è stato nominato Commissario per la realizzazione delle opere relative agli Assi ferroviari Napoli-Bari ed è stato stabilito che la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari sia eseguita a valere sulle risorse previste nell'ambito del Contratto di programma 2012-2016 sottoscritto l'8 agosto 2014 tra RFI e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- la legge 27 dicembre 2013, n. 147 (legge di stabilità 2014) ed in particolare il comma 6 dell'art. 1, che individua in 54.810 milioni di euro le risorse del FSC per il periodo di programmazione 2014-2020 iscrivendone l'80% in bilancio e le destina a sostenere esclusivamente interventi per lo sviluppo, anche di natura ambientale, secondo la chiave di riparto 80 per cento nelle aree del Mezzogiorno e 20 per cento in quelle del Centro-Nord;
- la legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015) ed in particolare il comma 703 dell'art. 1, il quale, ferme restando le vigenti disposizioni sull'utilizzo del FSC, detta ulteriori disposizioni per l'utilizzo delle risorse assegnate per il periodo di programmazione 2014-2020;

- l’Aggiornamento 2015 al Contratto di Programma 2012-2016 Parte Investimenti, approvato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministero dell’Economia e delle Finanze n. 299 del 9 settembre 2016, registrato dalla Corte dei Conti in data 2 novembre 2016;
- la DGR n. 45 del 09 febbraio 2015 con cui si ribadisce la rilevanza strategica dell’infrastruttura ferroviaria AV/AC Napoli-Bari prendendo atto che l’eliminazione dello Shunt di Maddaloni non incide sulla realizzabilità dell’opera e che l’eliminazione dello stesso sarà oggetto di una successiva e specifica fase progettuale;
- l’Ordinanza n. 5 dell’11 marzo 2015 che approva il Programma generale delle attività da porre in essere per ciascun intervento inserito nei "Progetti Sblocchi Italia: Assi Ferroviari Napoli - Bari e Palermo - Catania -Messina", come indicate nel rispettivo gantt;
- l’art. 7, comma 9-bis, della legge 26 febbraio 2016 n. 21 di conversione con modificazioni del decreto legge 30 dicembre 2015 n. 210, con il quale è stato prorogato al 30 settembre 2017 il termine di cui all’art. 1, comma 1, primo periodo del D.L. n. 133/2014 convertito dalla legge 164/2014, nonché sono state sostituite le parole “Ferrovie dello Stato S.p.A.” con le parole “Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.” con conseguente subentro nella carica di Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina, dell’Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- la nota prot. n.10026 UDGP/GAB/VCG1 del 06 aprile 2016 e successiva integrazione prot. n. 17337 UDGP/GAB/CG del 15 giugno 2017 con le quali il Presidente della Giunta Regionale ha costituito un Tavolo Tecnico che, come previsto dalla DGR 382 del 20 luglio 2016, ha il compito di promuovere, concordare, coordinare e ottimizzare, nel rispetto delle reciproche competenze istituzionali, le attività di supporto e raccordo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli -Bari, con particolare riferimento alle opere infrastrutturali, ai progetti di sviluppo e riqualificazione dei territori interessati ed ai connessi accordi con gli enti interessati;
- la DGR 280 del 23 maggio 2017 con cui la Giunta ha preso atto ed ha condiviso la proposta di riprogrammazione del “Patto per lo Sviluppo della Regione Campania” nel quale è indicato, a valere sul Fondo Sociale di Coesione 2007/2013, l’importo di 100 M€ a favore di RFI per l’opera infrastrutturale “Direttrice ferroviaria Napoli- Bari- Lecce- Taranto”;
- la DGR n. 384 del 27 giugno 2017 con la quale è stata demandata alla Direzione Generale Autorità di Gestione Fondo Sociale Europeo e Fondo per lo sviluppo e la coesione l’attuazione, di concerto con la Direzione Generale Mobilità in ragione delle competenze ad esse attribuite per materia, degli obblighi derivanti dal Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto della Regione

CONSIDERATO CHE

- con Ordinanza n. 21 del 16 maggio 2016 il Commissario straordinario ha disposto la variazione e l’approvazione del progetto definitivo dell’“Itinerario Napoli – Bari, I tratta: Variante alla linea Napoli – Cancellino” nel senso di eliminare la fermata “Polo Pediatrico”, come richiesto dalla Regione Campania, ferma restando la realizzazione di un fabbricato tecnologico con viabilità di accesso da attuare in sede di progettazione esecutiva stabilendo l’importo complessivo dell’opera in 813 milioni di euro, al netto di IVA;
- con Ordinanza n. 22 del 16 maggio 2016 il Commissario straordinario ha approvato il progetto definitivo relativo alla II tratta “Raddoppio Cancellino-Frasso Telesino e Variante alla linea Roma-Napoli, via Cassino, nel Comune di Maddaloni” (1° fase funzionale), con rinvio della

determinazione di approvazione relativa al progetto del c.d. “Shunt di Maddaloni” e fissando l’importo totale del finanziamento in 730 milioni di euro al netto di IVA;

- per i progetti relativi alla I e II tratta della Linea ferroviaria Napoli-Bari il soggetto aggiudicatore dell’intervento è Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e la modalità di affidamento prevista è l’appalto integrato;
- in data 11 luglio 2016 è stato pubblicato il bando di gara per l’affidamento della progettazione esecutiva e dell’esecuzione dei lavori per la realizzazione della Variante alla Linea Napoli – Cancello;
- in data 25 luglio 2016 è stato pubblicato il bando di gara per l’affidamento della progettazione esecutiva e dell’esecuzione dei lavori per la realizzazione del Raddoppio della tratta Cancello – Frasso Telesino;
- con DGR n. 382 del 20 luglio 2016 è stato approvato lo schema di Accordo di Programma tra Regione Campania, Rete Ferroviaria Italiana ed i Comuni interessati al fine di definire, di concerto con i Comuni medesimi, un Programma complesso di interventi di sviluppo e riqualificazione dei territori coinvolti dalla realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari;
- in attuazione della detta DGR n. 382/2016 con la quale, fra l’altro, sono stati demandati al Tavolo Tecnico i compiti relativi alla definizione, di concerto con i Comuni firmatari dell’Accordo, di un programma complesso di interventi di sviluppo e riqualificazione dei territori interessati, nonché alla vigilanza e monitoraggio dell’esecuzione dell’Accordo e di impulso per ogni iniziativa che si renda necessaria per la piena e tempestiva realizzazione delle attività ivi stabilite, sono state avviate le necessarie interlocuzioni con gli organi amministrativi e con i Comuni campani coinvolti dalla realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari anche ai fini dello snellimento delle procedure amministrative volte al pieno conseguimento dei risultati attesi;
- in data 26 luglio 2016 è stata convocata la Conferenza dei servizi decisoria avente ad oggetto il progetto definitivo “Raddoppio Cancello-Frasso Telesino e variante alla Linea Roma-Napoli Via Cassino nel comune di Maddaloni – Interconnessioni Nord su Linea Storica Roma – Napoli” che grazie al lavoro di consultazione e condivisione svolto dalla Regione Campania, attraverso la convocazione di tavoli tecnici di natura tematica, ha portato all’approvazione pressoché unanime del Progetto definitivo oggetto di decisione;
- con DGR 498 del 22 settembre 2016 la Giunta Regionale ha preso atto della soluzione progettuale del 2° lotto funzionale della tratta Cancello – Frasso Telesino, presentata nella Conferenza dei servizi del 26 luglio 2016 con la quale si realizza l’organico completamento, in alternativa al cosiddetto “Shunt di Maddaloni”, e si garantisce il collegamento tra la Direttrice Napoli-Bari e la linea storica Roma-Napoli, nonché il collegamento con lo Scalo merci di Marcianise;
- con Delibera CIPE n. 54 del 1 dicembre 2016, registrata alla Corte dei conti il 3 aprile 2017 Ufficio controllo atti Ministero Economia e Finanze, reg.ne succ. n. 312 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n.88 del 14 aprile 2017, è stato approvato, in applicazione dell’art. 1, comma 703, lettera c) della legge n. 190/2014 (legge di stabilità 2015) e della delibera di questo Comitato n. 25 del 10 agosto 2016, il Piano operativo infrastrutture FSC 2014-2020 di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La dotazione finanziaria del Piano, destinata dalla citata delibera n. 25/2016 all’area tematica “1 Infrastrutture”, è pari a 11 miliardi e 500 M€ a valere sulle risorse FSC 2014/2020;
- in particolare, l’allegato “Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione - Infrastrutture 2014-2020” (Legge n.190 del 23 dicembre 2014, c.703 – Delibera CIPE n. 25 del 10/08/2016) prevede

nell'Asse tematico D: "Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente" il "Programma per il completamento, il riammagliamento e la rifunzionalizzazione delle infrastrutture per la mobilità interferite dal corridoio ferroviario AV/AC Napoli - Bari - I fase" per un importo di 50 Ml€ a valere sulle risorse del FSC 2014/2020;

- con Ordinanza n. 30 del 10 aprile 2017 il Commissario straordinario ha disposto l'approvazione del progetto definitivo delle "Interconnessioni Nord sulla linea esistente Roma – Napoli, via Cassino, nel Comune di Maddaloni", per un costo pari a 30 Mln€ che trova copertura nell'ambito del limite di spesa complessivo del progetto di 730 Mln€;
- nell'ambito della Direttrice Adriatica Sud da Bari a Lecce/Taranto è stato previsto l'aggiornamento dello Studio di Trasporto 2006 con visione di Corridoio e l'aggiornamento dell'Analisi Socio-Economica 2009 dell'itinerario AV/AC NA/BA oltre alla certificazione ENVISION di una tratta funzionale del Corridoio Napoli-Bari-Lecce/Taranto entro il 2017.
- tale certificazione avviene attraverso il Protocollo Multicriteria "Envision" con cui RFI ha in corso la valutazione del grado di sostenibilità ambientale dell'infrastruttura in modo da migliorare l'opera per le parti ancora da costruire e verificare le parti già realizzate;
- il Gruppo di Lavoro di cui alla richiamata la nota prot. n.10026 UDGP/GAB/VCG1 del 06 aprile 2016 e successiva integrazione prot. n. 17337 UDGP/GAB/CG del 15 giugno 2017, per la parte riferita alla Linea Ferroviaria NA/BA e nell'ambito dei compiti ad esso assegnati, ha convenuto di concorrere alla definizione del suddetto Studio.
- tanto ai fini della massimizzazione degli effetti dell'infrastruttura sul Territorio interessato e della definizione di un modello integrato di governance in un'ottica di corridoio multifunzionale che preveda connessioni con sistemi produttivi e logistici nonché con altre infrastrutture a rete.
- il medesimo Gruppo di Lavoro, alla luce delle esigenze emerse dal territorio, ha convenuto sulla opportunità di definire un Programma complesso di interventi di sviluppo e riqualificazione per il territorio campano, capace di coniugare le caratteristiche progettuali e realizzative della Linea AC/AV Napoli - Bari con le opportunità e i bisogni presenti nel territorio (nel seguito "Programma di interventi di sviluppo e riqualificazione");

TUTTO CIO' PREMESSO SI CONCORDA QUANTO SEGUE:

Art. 1 (Premesse)

Le Premesse formano parte integrante e sostanziale del presente Atto.

Art. 2 (Oggetto)

Il Protocollo d'Intesa disciplina i rapporti tra le Parti e costituisce un documento di indirizzi finalizzato alla realizzazione di un "Programma di interventi di sviluppo e riqualificazione" che valorizzi le opportunità legate alla Linea AC/AV Napoli – Bari

Art. 3 (Impegni delle Parti)

1. La Regione Campania si impegna, attraverso il Tavolo Tecnico di cui alla DGR n. 382 del 20 luglio 2016, ad individuare in modo univoco e definitivo gli interventi che andranno a costituire

il “Programma di sviluppo e riqualificazione”, i cui tempi di realizzazione non dovranno influire sul cronoprogramma di realizzazione dell’Opera ferroviaria;

2. le Parti concordano che si impegni l’importo del 2% dell’intero costo dell’opera, ai fini della realizzazione del “Programma di interventi di sviluppo e riqualificazione” di cui al precedente Art. 2, oltre che per le opere e misure compensative dell’impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell’opera ai sensi dell’articolo 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 come modificato dall’art. 4, comma 2 del Decreto-legge n. 70 del 13 maggio 2011 convertito con legge n. 106 del 12 luglio 2011 (c.d. “Decreto Sviluppo”) anche per la realizzazione degli interventi di riqualificazione e sviluppo che saranno formalizzati con la sottoscrizione dell’Accordo di programma la cui bozza è stata approvata con Delibera di giunta Regionale n. 382 del 20 luglio 2016 e condivisa da Rete Ferroviaria Italiana;
3. la Regione Campania si impegna a orientare i suoi atti di programmazione in modo che siano coerenti con gli obiettivi del “Programma di interventi di sviluppo e riqualificazione”, così da favorire la realizzazione e il reperimento di ulteriori risorse, regionali, nazionali ed europee;
4. le Parti si impegnano, inoltre, ciascuno per quanto di competenza come sopra definito, a fornire tutta la collaborazione necessaria per garantire il rispetto degli impegni presi.

Art. 4 (Tavolo Tecnico)

In attuazione della Delibera di Giunta Regionale n. 382/2016, il Tavolo Tecnico assolve al compito di promuovere, concordare, coordinare e ottimizzare, nel rispetto delle reciproche competenze istituzionali, le attività di supporto e raccordo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli/Bari, con particolare riferimento alle opere infrastrutturali, ai progetti di sviluppo e riqualificazione dei territori interessati ed ai connessi accordi con gli enti interessati.

Il Tavolo, in linea con i compiti assegnati, attiva la procedura concertativa con i Comuni interessati dalla I e II tratta della Direttrice Ferroviaria Napoli/Bari finalizzata alla definizione del Programma di interventi di sviluppo e riqualificazione, che deve presentare la necessaria coerenza con la strategia di programmazione regionale e tener conto della interconnessione delle opere proposte con il corridoio di riferimento.

Art. 5 (Copertura Finanziaria e modalità di selezione degli interventi)

1. Il quadro di interventi di cui al presente Protocollo troverà copertura finanziaria sulle risorse di seguito elencate:
 - a) 50 M€ previsti nel “Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione - Infrastrutture 2014-2020 (Leggen.190 del 23 dicembre 2014, c.703 – Delibera CIPE n. 25 del 10/08/2016) - Asse tematico D: “Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente” destinati al “Programma per il completamento, il riammagliamento e la rifunionalizzazione delle infrastrutture per la mobilità interferite dal corridoio ferroviario AV/AC Napoli - Bari - I fase” a valere sulle risorse del FSC 2014/2020;
 - b) l’importo pari al 2% dell’intero costo dell’opera, come già riportato al punto 2 del precedente Art. 3 (Impegni delle Parti), oltre che per le opere e misure compensative dell’impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell’opera ai sensi dell’articolo 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 come modificato dall’art. 4, comma 2 del Decreto-legge n. 70 del 13 maggio 2011 convertito con legge n. 106 del 12 luglio 2011 (c.d. “Decreto Sviluppo”) anche per la realizzazione degli interventi di riqualificazione e sviluppo che saranno formalizzati con la sottoscrizione dell’Accordo di programma la cui bozza è stata approvata con delibera di giunta Regionale n. 382 del 20 luglio 2016;

2. La Regione Campania si impegna, inoltre, ad orientare i suoi atti di programmazione in modo che siano coerenti con gli obiettivi del “Programma di interventi di sviluppo e riqualificazione”, così da favorire la realizzazione e il reperimento di ulteriori risorse, regionali, nazionali ed europee.

Art. 6
(Disposizioni Generali)

Le parti si riservano di concordare eventuali modificazioni e/o integrazioni al presente Protocollo di Intesa, nel caso si dovessero rendere necessarie, alla luce di nuove disposizioni di diversa natura che influiscono sull'attuazione e sull'intesa instaurata con tale atto.

Luogo, data

Letto, confermato e sottoscritto.