



PROTOCOLLO D'INTESA

TRA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

MINISTRO PER LA COESIONE TERRITORIALE

REGIONE CAMPANIA

RETE FERROVIARIA ITALIANA

**PER IL CONGIUNTO COORDINAMENTO AI FINI DELLA
REALIZZAZIONE DELLA DIRETTRICE FERROVIARIA
NAPOLI-BARI**

L'anno 2012, il giorno, del mese di, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti rappresentato da

Il Ministro per la Coesione Territoriale rappresentato da

La Regione Campania rappresentata da

Rete Ferroviaria italiana rappresentata da

Vista la legge Costituzionale n° 3 del 18 ottobre 2001 che assegna alle Regioni rilevanti funzioni e responsabilità nei settori delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'articolo 1 della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (detta legge Obiettivo), così come modificato dall'art. 13 della legge n. 166 del 1° agosto 2002, che al comma 1 dispone che "il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese";

Visto che il medesimo articolo 1, comma 1, della legge n. 443/2001 dispone che l'individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma predisposto dal Ministero delle Infrastrutture d'intesa coi Ministeri competenti e le Regioni interessate, e poi inserito nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione;

Visto il 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 e le infrastrutture interessanti il

territorio della Regione Campania ivi comprese e la relativa previsione di spesa;

Considerato che il soprarichiamato art. 1, comma 1, della legge n. 443/2001 dispone che gli interventi previsti dal programma sono compresi in un'intesa generale quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola Regione, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere”;

Visto il Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 che alla Parte II, Titolo III Capo IV, detta la disciplina relativa alla progettazione, approvazione dei progetti, procedure di aggiudicazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, individuate a mezzo del Programma di cui al comma 1 dell' articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, ed inoltre, all'articolo 256, comma 1, dispone l'abrogazione del Decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190;

Visto l'articolo 161, comma 1, del sopradicato Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, ove è previsto che, nell'ambito del Programma predetto, siano individuate con intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, le opere per le quali l'interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale. Per tali opere le regioni o province autonome partecipano, con le modalità indicate nelle stesse intese, alle attività di progettazione, affidamento dei lavori e monitoraggio, in accordo alle normative vigenti e alle eventuali leggi regionali allo scopo emanate.

Visto l'articolo 163, comma 2, lettera a) del sopradicato Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, che definisce le attività del Ministero delle infrastrutture prevedendo, tra l'altro, che il Ministero promuova e proponga intese quadro tra Governo e singole Regioni o province autonome al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle infrastrutture strategiche;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse da alcune Regioni alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, afferma la necessità di un'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche

interessanti il territorio di competenza, e precisando che i finanziamenti concernenti le infrastrutture strategiche inserite nel Programma potranno essere utilizzati per la realizzazione di quelle sole opere che siano state individuate mediante intesa tra Stato e Regioni o Province autonome interessate;

Visto Il 1° Atto Integrativo all’Intesa Generale Quadro firmato in data 01 agosto 2008 tra Governo e Regione Campania, nel quale è stata inserita l’opera infrastrutturale ferroviaria Napoli-Bari tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale;

Visto l’Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza contenente il 9° Programma delle Infrastrutture Strategiche nell’ambito del quale è inserito l’intervento denominato “ Linea AV/AC Napoli-Bari – completamento e raddoppio Napoli-Cancello-Frasso Telesino – Apice-Orsara;

Visto Il Piano Nazionale per il Sud, approvato con delibera CIPE n. 62/2011, nel quale sono confluite le principali opere localizzate nel mezzogiorno con caratteristiche di preminente interesse nazionale tra cui la Direttrice ferroviaria Napoli-Bari – Lecce – Taranto;

Visto **il verbale di accordo tra il Ministro per la Coesione Territoriale e la Regione Campania del 14/12/2011**

Visto **l’allegato n.2 all’aggiornamento al Piano di Azione e Coesione “Principali interventi ferroviari”**

TUTTO QUANTO PREMESSO E CONSIDERATO,

LE PARTI, COME SOPRA COSTITUITE E RAPPRESENTATE,

CONVENGONO QUANTO SEGUE

Art. 1

(Premesse)

Le premesse fanno parte integrante del presente atto avente come oggetto quanto previsto nel successivo art. 2.

Art. 2

(Oggetto)

Le Parti, nel confermare la rilevanza strategica dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC Napoli-Bari, rappresentano di seguito lo stato dell'arte delle seguenti tratte, oggetto di procedura approvativa ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. n. 163/2006 e le possibili proposte di modifica in variante .

Le tratte ferroviarie localizzate nella Regione Campania, si suddividono come di seguito elencate:

- 1° tratta- Napoli-Cancello**
- 2° tratta- raddoppio Cancello – Frasso Telesino**
- 3° tratta- Frasso Telesino – Vitulano**
- 4° tratta- Apice - Orsara**

1. Tratta Napoli-Cancello

Il progetto preliminare, in corso di istruttoria presso la STM, prevede una variante alla linea ferroviaria Napoli – Cancello che, procedendo da Napoli verso Cancello, realizza l'inserimento della linea nella Stazione AV di Napoli Afragola, così da rispondere all'esigenza di integrazione della linea storica con il sistema AV/AC; il tracciato di progetto, in uscita dalla stazione AV, prosegue lambendo a sud l'abitato di Acerra, per ricollegarsi alla linea storica nei pressi dell'esistente stazione di Cancello. La tratta in argomento costituisce il primo segmento dell'itinerario Napoli Bari e concretizza, inserendosi nella nuova stazione di Napoli - Afragola, l'integrazione delle linee storiche con il sistema AV/AC.

Il costo dell'investimento della tratta, considerata prioritaria, è pari a **813 mln di euro** interamente finanziati con l'aggiornamento 2011 del Contratto di Programma (compresi 83 mln di euro per opere già realizzate dalla Società TAV nell'ambito del Progetto AV/AC Roma – Napoli).

Stato dell'iter autorizzativo:

In data **05.08.2009** è stato trasmesso ai Ministeri competenti (Ministeri dell'Ambiente e per i Beni e le Attività Culturali) e alla Regione Campania il Progetto Preliminare per l'avvio dell'iter istruttorio previsto dall'art. 165 del D.Lgs 163/2006 (c.d Legge Obiettivo).

- in data **05.07.2010** il Ministero dell'Ambiente ha inoltrato al MIT il parere positivo della Commissione speciale per la Valutazione di Impatto Ambientale dell'intervento;
- in data **22.09.2011** il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha inoltrato al MIT il parere di propria competenza.

Proposta della Regione Campania

La Regione propone di tornare alla prima soluzione ipotizzata da RFI, ovvero quella consistente nel raccordare all'uscita dalla stazione AV di Napoli - Afragola il tracciato in variante della linea Napoli- Cancello con il doppio binario esistente nel territorio di Acerra, ciò al fine di ridurre i costi di realizzazione.

In particolare la soluzione richiamata è la “ Compatibilizzazione in asse” che prevede la soppressione dei passaggi a livello ed interventi di mitigazione.

2. Tratta Cancello-Frasso Telesino

Nell'ambito dell'itinerario Cancello – Benevento, per il quale è prevista la realizzazione di una nuova linea in variante a doppio binario che consente di realizzare il collegamento diretto Napoli – Benevento, ivi incluso il raddoppio e la velocizzazione della linea storica, è prevista, altresì, la tratta prioritaria Cancello - Frasso Telesino, comprensivo dello Shunt di Maddaloni. Il costo dell'investimento della tratta, considerata prioritaria, è pari a **730 mln di euro** interamente finanziati con l'aggiornamento 2011 del Contratto di Programma.

Stato dell'iter autorizzativo:

In data **05.08.2009** è stato trasmesso ai Ministeri competenti (Ministeri dell'Ambiente e per i Beni e le Attività Culturali) e alla Regione Campania il Progetto Preliminare per l'avvio dell'iter istruttorio previsto dall'art. 165 del D.Lgs 163/2006 (c.d Legge Obiettivo).

- in data **16.07.2010** il Ministero dell'Ambiente ha inoltrato al MIT il parere positivo della Commissione speciale per la Valutazione di Impatto Ambientale dell'intervento;
- in data **25.11.2010** il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha inoltrato al MIT il parere di propria competenza.

Proposta della Regione Campania

La proposta della Regione è di rivedere il progetto attuale eliminando il suddetto "shunt" di Maddaloni, ciò al fine di ridurre i costi di realizzazione.

3. Tratta Frasso Telesino - Vitulano

L'intervento prevede la velocizzazione a 180 km/h ed il raddoppio in variante ed in sede della linea storica.

Il costo dell'investimento della tratta è pari a **986 mln di euro**, l'aggiornamento 2011 del Contratto di Programma assicura la copertura economica delle fasi di Progettazione (preliminare e definitiva), pari a **21 mln di euro**, mentre la fase realizzativa dell'intervento, pari a **965 mln di euro**, è inserita nelle Opere Programmatiche

Stato dell'iter autorizzativo:

In data **31.05.2010** è stato trasmesso ai Ministeri competenti (Ministeri dell'Ambiente e per i Beni e le Attività Culturali) e alla Regione Campania il Progetto Preliminare per l'avvio dell'iter istruttorio previsto dall'art. 165 del D.Lgs 163/2006 (c.d Legge Obiettivo).

- in data **25.03.2011** il Ministero dell’Ambiente ha inoltrato al MIT il parere positivo della Commissione speciale per la Valutazione di Impatto Ambientale dell’intervento.
- per quanto attiene il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Sa, Av, Bn e Ce ha richiesto alcune integrazioni che saranno fornite dalla Società Italferr entro i primi mesi del 2012;

4. Raddoppio Apice-Orsara

Tra Apice e Orsara è prevista la realizzazione del raddoppio della linea con caratteristiche di Alta Capacità a partire dalla stazione di Apice mediante un’ampia ansa verso sud, fino a raggiungere il territorio di Grottaminarda, dove verrebbe ubicata la stazione denominata “Irpinia”. La nuova infrastruttura sarà realizzata completamente in variante rispetto alla linea esistente con una nuova stazione a servizio dell’Irpinia. Il costo dell’investimento della tratta è pari a **2.676 mln di euro**, l’aggiornamento 2011 del Contratto di Programma assicura la copertura economica delle fasi di Progettazione (preliminare e definitiva), pari a **57 mln di euro**, mentre la fase realizzativa dell’intervento, pari a **2.619 mln di euro**, è inserita nelle Opere Programmatiche.

Stato dell’iter autorizzativo:

In data **31.05.2010** è stato trasmesso ai Ministeri competenti (Ministeri dell’Ambiente e per i Beni e le Attività Culturali) e alla Regione Campania il Progetto Preliminare per l’avvio dell’iter istruttorio previsto dall’art. 165 del D.Lgs 163/2006 (c.d Legge Obiettivo).

- in data **25.03.2011** il Ministero dell’Ambiente ha inoltrato al MIT il parere positivo della Commissione speciale per la Valutazione di Impatto Ambientale dell’intervento;
- per quanto attiene il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Sa, Av, Bn e Ce ha richiesto alcune integrazioni che saranno fornite dalla Società Italferr entro i primi mesi del 2012.

Proposta della Regione Campania

La Regione propone di tornare alla prima soluzione ipotizzata da RFI, ovvero un tracciato diretto, in massima parte interrato tra le due stazioni di Apice e Orsara, al fine di ridurre i tempi di percorrenza, i costi ed i tempi di realizzazione.

In esito a quanto sopra le Parti concordano

1. Tratta Napoli -Cancello

Al fine di dare continuità al corso del progetto preliminare, attualmente in istruttoria, evitando ulteriori tempi lunghi legati alla nuova progettazione preliminare (7-9 mesi) della variante proposta, ed alla conseguente nuova procedura istruttoria approvativa di cui all'art. 165 del D.Lgs. n. 163/2006, si propone di applicare quanto recitato dall'art. 167, comma 5 del medesimo decreto legislativo, il quale così recita:” *Il Soggetto Aggiudicatore (in questo caso RFI) ha facoltà di avviare la procedura di localizzazione dell'opera e di valutazione di impatto ambientale sulla scorta del progetto definitivo, anche indipendentemente dalla redazione e dalla approvazione del progetto preliminare; in tal caso il progetto definitivo è istruito ed approvato, anche ai predetti fini, con le modalità e tempi previsti dall'art. 166.....)*

Pertanto, in conformità a quanto previsto dalla suddetta norma, si condivide di seguire la seguente procedura istruttoria:

- a) Approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare il cui iter istruttorio è attualmente in corso;
- b) nell'ambito di tale procedura istruttoria, la Regione Campania, invierà entro e non oltre il 15/03/2012, come previsto dalla norma, il proprio parere favorevole ai fini dell'intesa sulla localizzazione urbanistica, condizionando detto parere al recepimento delle prescrizioni di modifica del tracciato in variante.

In particolare il tracciato rimarrà quello previsto nel progetto preliminare dal Km 0,00 al Km 7,351 ,per poi proseguire in variante per circa 700 m.e riallacciarsi alla soluzione “Compatibilizzazione in asse”,come rappresentato nella planimetria allegata.

Le prescrizioni seguiranno successivamente l'iter istruttorio di cui al richiamato art. 167, comma 5 del D.Lgs. n. 163/2006, secondo la soluzione progettuale di massima, redatta da RFI, alla quale Intesa si intende allegata e parte integrante.

In tal modo, si conseguono i seguenti risultati:

- 1) Non è necessario procedere fin da subito alla nuova progettazione preliminare per la proposte in variante, che richiederebbe un tempo di redazione di 8-9 mesi;
- 2) Non è necessario interrompere l'iter istruttorio che vede la tratta in questione attualmente in istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione;
- 3) Non è necessario chiedere l'avvio di una nuova procedura istruttoria con i tempi per essa previsti.

2. Tratta Canello – Frasso Telesino

La Regione Campania, come concordato e come previsto dalla norma, invierà il proprio parere favorevole ai fini dell'intesa sulla localizzazione urbanistica entro e non oltre il 15/03/2012, condizionando detto parere all'eliminazione dello shunt di Maddaloni.

3. Tratta Frasso Telesino-Vitulano

La Regione Campania, come concordato e come previsto dalla norma, invierà il proprio parere favorevole ai fini dell'intesa sulla localizzazione urbanistica entro e non oltre il 15/03/2012.

4. Raddoppio Apice-Orsara

La Regione Campania chiederà entro e non oltre il 15/03/2012 di rivedere il progetto presentato da RFI, in istruttoria presso il MIT, al fine di tornare alla prima soluzione ipotizzata da RFI, ovvero un tracciato diretto, in massima parte interrato tra le due stazioni di Apice e Orsara, per ridurre i tempi di percorrenza, i costi ed i tempi di realizzazione.

Considerato che la realizzazione dell'intervento in argomento non risulta finanziata, si potrà procedere alla nuova progettazione preliminare ed al riavvio dell'iter approvativo.

Art.3
(Monitoraggio)

Le Parti decidono altresì di verificare trimestralmente lo stato di avanzamento delle tratte in argomento impegnandosi, per quanto di competenza, a produrre apposito elaborato da cui si evinca, per ogni singola tratta, lo stato di avanzamento e la relativa copertura, indicando, specificatamente, le fonti di finanziamento e le reali previsioni di spesa.

Art.4
(Saldi finanziari)

Le Parti convengono che i saldi positivi risultanti ad esito dell'approvazione dei Progetti Definitivi saranno sottoposti al CIPE per la conferma della assegnazione per la realizzazione di ulteriori fasi nell'ambito della stessa direttrice ferroviaria Napoli-Bari.

Per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Per il Ministro per la Coesione Territoriale

Per la Regione Campania

Per Rete Ferroviaria Italiana

Il presente documento, sottoscritto in n.3 originali, è composto da 11 pagine numerate e comprende l'Allegato 1, riguardante le soluzioni progettuali relative alle tratte in argomento della quale Intesa costituisce parte integrante.