



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, e, 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, 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";

Visti gli artt. 165, 166 e 167, comma 5, d.lgs. 163/2006;

**LE PARTI, COME SOPRA COSTITUITE E RAPPRESENTATE,
CONVENGONO QUANTO SEGUE**

Art. 1

(Premesse)

1. Le premesse valgono patto e costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto.

Art. 2

(Oggetto)

1. Con il presente atto le Parti, nel confermare la rilevanza strategica dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC Napoli-Bari, si danno reciprocamente atto dell'istruttoria ad oggi svolta e convengono *l'iter* procedimentale ritenuto concordemente idoneo alla piu' rapida ed efficace conclusione della procedura approvativa, ai sensi dell'art. 165, 166 e 167, comma 5, del D.Lgs. n. 163/2006.

Art.3

(Accertamento dell'attivita' istruttoria svolta)

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

1° tratta- Napoli-Cancello

2° tratta- Cancello – Frasso Telesino

3° tratta- Frasso Telesino – Vitulano

4° tratta- Apice - Orsara

2. Con riferimento alla **Tratta Napoli-Cancello**, le parti si danno atto di quanto segue:

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’aggiornamnto 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.

-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 ha espresso preferenza per la prima soluzione ipotizzata da RFI, che prevede il raccordo, all’uscita dalla stazione AV di Napoli - Afragola, del tracciato in variante della linea Napoli- Cancello con il doppio binario esistente nel territorio

di Acerra, e che consentirebbe di ridurre i costi di realizzazione (*nota RFI: il tempo di realizzazione dell'intervento non è influenzato dalla tratta interessante il Comune di Acerra, ponendosi sul percorso critico la tratta a Sud di Afragola e nello specifico la galleria artificiale di Casalnuovo*).

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

3. Con riferimento alla **Tratta Canello-Frasso Telesino**, le parti si danno reciprocamente atto di quanto segue:

Nell'ambito dell'itinerario Canello – 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 Canello - 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;

- 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 prevede di rivedere il progetto attuale eliminando il suddetto "shunt" di Maddaloni, al fine di ridurre i costi di realizzazione (*nota RFI: l'eliminazione dello shunt di Maddaloni non riduce il tempo complessivo di realizzazione dell'investimento, atteso che sul percorso critico si pone la tratta che*

realizza il collegamento diretto Cancellò Frasso e nello specifico la galleria “Monte Aglio”).

4. Con riferimento alla **Tratta Frasso Telesino - Vitulano**, le parti si danno reciprocamente atto di quanto segue:

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;

- 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 al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Sa, Av, Bn e Ce ha richiesto alcune integrazioni. La società RFI attesta che le integrazioni in menzione saranno fornite dalla partecipata Società Italferr entro i primi mesi del 2012.

5. Con riferimento al **Raddoppio Apice-Orsara**, le parti si danno atto di quanto segue:

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;

- 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 al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Sa, Av, Bn e Ce ha richiesto alcune integrazioni. *(nota RFI: in considerazione della richiesta di modifica del tracciato formulata verbalmente dalla Regione Campania, RFI, al fine di evitare false spese, ha sospeso tutte le attività sulla Tratta Apice Orsara)*

Proposta della Regione Campania

La Regione ha espresso condivisione per la prima soluzione ipotizzata da RFI, che prevede 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.

Art. 4

(Procedura di progettazione e approvazione)

1. Al fine di evitare l'aggravio procedimentale correlato al rinnovo della fase di progettazione preliminare e nel perseguimento dell'accelerazione del procedimento di condivisione ed approvazione della progettazione, ai sensi di quanto disposto dagli artt. 165, 166, e 167, comma 5 d.lgs. 163/2006 e ss.mm.ii, le parti convengono di adottare, per l'approvazione degli atti di progettazione delle tre tratte Napoli-

Cancello, Cancello-Frasso Telesino e Frasso Telesino-Vitulano, la seguente procedura istruttoria:

- 1) la Regione Campania si impegna ad inviare, entro e non oltre il 15 marzo 2012 sentiti i Comuni interessati, il proprio parere favorevole sul progetto preliminare predisposto da RFI, condizionato al recepimento delle prescrizioni di modifica del tracciato in variante, secondo la soluzione di massima esposta in premessa;
- 2) il progetto preliminare, corredato delle indicate prescrizioni, sarà sottoposto al CIPE al fine dell'approvazione;
- 3) RFI si impegna alla redazione del progetto definitivo in recepimento delle prescrizioni esposte in premessa e formalizzate dalla Regione Campania, da sottoporre a successiva approvazione ai sensi dell'art.167, comma 5 d.lgs. 163/2006

2.Tratta Napoli -Cancello.

In particolare, si conviene che 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.

3.Tratta Cancello – Frasso Telesino

La Regione Campania, invierà il proprio parere favorevole ai fini dell'intesa sulla localizzazione urbanistica condizionando detto parere all'eliminazione dello shunt di Maddaloni.

4.Tratta Frasso Telesino-Vitulano

La Regione Campania invierà il proprio parere favorevole ai fini dell'intesa sulla localizzazione urbanistica entro il termine di cui sopra.

5.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 della approvazione della soluzione progettuale originariamente ipotizzata da RFI, che prevede 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, le parti convengono che si procederà alla nuova progettazione preliminare ed al riavvio dell'iter approvativo di cui all'art.165 d.lgs. 163/2006.

Art.5

(Monitoraggio)

1. Le Parti convengono altresì di verificare trimestralmente lo stato di avanzamento della progettazione relativa alle 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, specificamente, le fonti di finanziamento e le reali previsioni di spesa.

Art.6

(Saldi finanziari)

1. Le Parti convengono che i saldi positivi risultanti ad esito dell'approvazione dei Progetti Definitivi saranno sottoposti al CIPE per la eventuale 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, che costituisce parte integrante dell'Intesa.