

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 18 febbraio 2013.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Itinerario Napoli - Bari. 1° Tratta: variante alla linea Napoli - Cancello (CUP J61H9400000011). Approvazione progetto preliminare. (Delibera n.2/2013).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, siano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che le opere medesime siano comprese in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e s.m.i.;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" che, all'art. 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (da ora in avanti "CUP");

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" (da ora in avanti anche "codice dei contratti pubblici" o "decreto legislativo n. 163/2006"), e s.m.i., e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" e specificamente l'art. 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "Struttura tecnica di missione" alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la "Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Vista la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata opposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, "Disposizioni in materia di risorse aggiuntive ed interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, a norma dell'art. 16 della legge 5 maggio 2009, n. 42" e visto in particolare l'art. 6 che prevede:

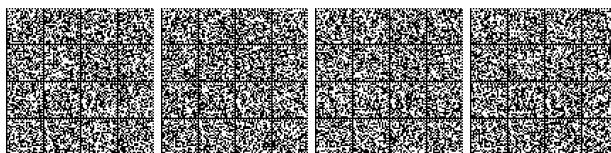
che, per le finalità di cui all'art. 1 del medesimo decreto, nonché allo scopo di accelerare la realizzazione degli interventi e di assicurare la qualità della spesa pubblica, il Ministro delegato, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze e con gli altri Ministri interessati, stipula con le Regioni e le amministrazioni competenti un "contratto istituzionale di sviluppo" (CIS) che destina le risorse del Fondo sviluppo e coesione assegnate da questo Comitato e individua responsabilità, tempi e modalità di attuazione degli interventi;

che, ai sensi del comma 3 del medesimo articolo, la progettazione, l'approvazione e la realizzazione degli interventi individuati nel citato contratto istituzionale di sviluppo sono disciplinate dalle norme di cui alla parte II, titolo III, capo IV, del codice dei contratti pubblici concernente "lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi";

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e s.m.i. e recante "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", e visto in particolare l'art. 44, comma 4, lettera b) che, nell'apportare modificazioni al comma 10-bis dell'art. 4 del decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70, prevede che "alle opere i cui progetti preliminari sono pervenuti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fino alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto (13 luglio 2011) continuano ad applicarsi le disposizioni degli articoli da 165 a 168 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, nel testo vigente prima della medesima data";

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corregge in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;



Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*G.U.* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 18 novembre 2010, n. 81 (*G.U.* n. 95/2011), con la quale questo Comitato ha dato parere favorevole in ordine all'8° Allegato infrastrutture alla Decisione di finanza pubblica 2011-2013;

Vista la delibera 3 agosto 2011, n. 62 (*G.U.* n. 304/2011), con la quale questo Comitato ha individuato, tra le infrastrutture strategiche nazionali del Piano nazionale per il Sud, la direttrice ferroviaria "Napoli - Bari - Lecce - Taranto" e, in particolare, l'intervento "Variante Cannello - Napoli" con un costo di 813 milioni di euro interamente disponibili, comprensivi del finanziamento di 201 milioni di euro assegnato con la medesima delibera a carico delle risorse rivenienti dalle quote regionali della politica regionale unitaria nazionale 2007-2013, e ha stabilito che tali infrastrutture possano essere realizzate attraverso un CIS, di cui alla delibera di questo Comitato 11 gennaio 2011, n. 1 (*G.U.* n. 80/2011);

Vista la delibera 20 gennaio 2012, n. 4 (*G.U.* n. 196/2012), con cui questo Comitato ha espresso parere sul contratto di programma 2007-2011 parte investimenti - aggiornamento 2010-2011, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A. (da ora in avanti anche "RFI S.p.A."), che include nella "tabella A03-A04 opere in corso", l'itinerario ferroviario Napoli - Bari;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 14 marzo 2003, e s.m.i., con il quale - in relazione al disposto dell'art. 15, comma 2, del decreto legislativo n. 190/2002, ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006 - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere ha esposto le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 28 gennaio 2013, n. 2965, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato, dell'approvazione del progetto preliminare della tratta Napoli - Cannello nell'ambito dell'itinerario ferroviario Napoli - Bari;

Vista la nota 28 gennaio 2013, n. 3002, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Viste le note 7 febbraio 2013, n. 4121 e 15 febbraio 2013, n. 5016, con le quali, rispettivamente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, a integrazione della documentazione istruttoria, la nota dell'Amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI S.p.A.) 31 gennaio 2013, n. 85, e ha risposto alle richieste formulate dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) con nota 11 febbraio 2013, n. 645;

Considerato che l'opera è inclusa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Campania, sottoscritta in data 18 dicembre 2001;

Considerato che il 2 agosto 2012 è stato sottoscritto il CIS per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli - Bari - Lecce - Taranto, inclusa la linea Potenza - Foggia, tra il Ministro per la coesione territoriale, il Vice-Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione Campania, la Regione Basilicata, la Regione Puglia, Ferrovie dello Stato S.p.A. e RFI S.p.A.;

Considerato che il suddetto CIS ha per oggetto la progettazione e la realizzazione, fino all'entrata in esercizio, tra l'altro, della "Variante Napoli - Cannello" con un costo di 813 milioni di euro interamente disponibili, di cui 201 milioni di euro a carico del Fondo sviluppo e coesione (FSC regionale, delibera n. 62/2011), 305 milioni di euro a carico della riduzione del tasso del cofinanziamento statale dei programmi comunitari di cui al "verbale di accordo tra il Ministero per la coesione territoriale e la Regione Campania", sottoscritto il 14 dicembre 2011, e 307 milioni di euro a valere su risorse già disponibili nel contratto di programma 2007-2011 - aggiornamento 2010-2011 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A.;

Considerato che, con riferimento al cronoprogramma delle attività, l'art. 5, comma 1, del sopra citato CIS prevede che il rispetto della tempistica di cui al relativo allegato 3 costituisca elemento prioritario ed essenziale per l'attuazione del programma di interventi;

Considerata la rideterminazione degli obiettivi del patto di stabilità interno disposta dall'art. 16, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 7 agosto 2012, n. 135;

Considerato che, successivamente alla delibera n. 4 del 20 gennaio 2012 con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sull'aggiornamento 2010-2011 del contratto di programma RFI 2007-2011, gli stanziamenti del capitolo 7122 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, destinati agli investimenti di RFI S.p.A. sono stati ridotti di complessivi 421,7 milioni di euro in applicazione delle sottoindicate disposizioni:

art. 13, comma 1-*quinquies*, del decreto-legge n. 16 del 2 marzo 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 aprile 2012, n. 44;

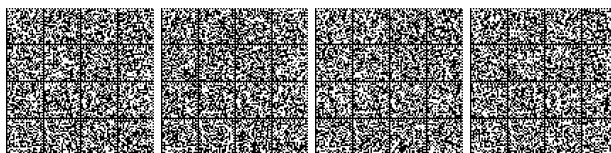
art. 69, comma 2, del decreto-legge n. 83 del 22 giugno 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134;

art. 7, comma 12, del decreto-legge n. 95 del 6 luglio 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 (L.S. 2013 - tabella E);

art. 2, comma 1 del decreto-legge n. 78 del 31 maggio 2010, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122;

art. 16, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);



Vista la nota 15 febbraio 2013, n. 736, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei ministri (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che il progetto in esame si inserisce negli interventi per la riqualificazione e lo sviluppo dell'itinerario Napoli - Bari, consistenti in interventi di raddoppio dei tratti di linea a singolo binario e in varianti rispetto agli attuali tracciati, con la finalità di scegliere le soluzioni migliori in grado di assicurare la velocizzazione dei collegamenti, l'aumento dell'offerta di trasporto ferroviario, e di elevare l'efficacia dell'infrastruttura esistente attraverso l'aumento dell'accessibilità al servizio nelle aree attraversate;

che la realizzazione del predetto progetto, unitamente all'attivazione del sistema ferroviario dell'alta velocità (AV) Roma - Napoli, favorirà l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria del sud - est con le direttrici di collegamento al nord del Paese e con l'Europa, a sostegno dello sviluppo socio-economico del Mezzogiorno, connettendo due aree, quella campana e quella pugliese, che da sole sono sede di oltre il 40 per cento della produzione meridionale;

che attualmente il collegamento ferroviario tra Napoli e Bari presenta una discontinuità ("rottura di carico") nella stazione di Caserta e una inversione di marcia nella stazione di Foggia;

che, procedendo da ovest verso est, la prima tratta ferroviaria che si percorre, quella che collega Napoli a Caserta via Cancellò, è a doppio binario, mentre da Caserta si prosegue verso est, con cambio di materiale rotabile, percorrendo l'attuale linea Caserta - Foggia, a singolo binario per la maggior parte della sua estensione, di circa 163 km;

che risultano già a doppio binario solo i tratti compresi tra Vitulano e Apice, a cavallo della stazione di Benevento (per circa 21 km), e tra la stazione di Cervaro e Foggia (circa 7 km), e che dalla stazione di Foggia, con inversione di marcia, ci si immette sulla linea Pescara - Bari, a doppio binario;

che il progetto in approvazione costituisce il primo segmento dell'itinerario Napoli - Bari e realizza l'integrazione delle linee storiche campane e pugliesi con il sistema AV/AC Torino Milano Napoli, tramite l'interscambio nella stazione AV di Napoli Afragola, a servizio anche della variante della linea Napoli - Cassino e della nuova linea Circumvesuviana Volla - Campania;

che il progetto in esame concerne la realizzazione di un tracciato alternativo alla linea Napoli - Cancellò esistente, compreso tra il chilometro 241+740 e il chilometro 229+568 della stessa linea storica, per una lunghezza di circa 15,5 km, che interessa i territori dei comuni di Volla, Casalnuovo, Afragola, Caivano e Acerra, tutti in provincia di Napoli;

che il tracciato in approvazione è quello individuato, in scala 1:25.000, nell'elaborato "corografia generale di progetto" trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, contrassegnato come allegato n. 3 della citata nota 15 febbraio 2013 dello stesso Ministero;

che lungo il tracciato sono previste, nell'ordine, in uscita dalla stazione centrale di Napoli, la fermata "Casalnuovo", la stazione "AV Napoli Afragola", la fermata "Centro commerciale", la stazione "Acerra" e la fermata "Polo pediatrico";

che il tracciato, nei primi 5 km da Napoli, percorre il corridoio infrastrutturale della tratta AV Roma - Napoli, già in esercizio, impegnando tratti di opere e di sede realizzati dal contraente generale nell'ambito della stessa tratta AV Roma - Napoli;

che la infrastruttura prevede due binari con interasse pari a 4 m;

che, tra le principali opere civili della tratta sono incluse la galleria "Casalnuovo", di lunghezza pari a circa 2,4 km, la galleria artificiale "Santa Chiara", di lunghezza pari a circa 0,5 km, il viadotto "Centro commerciale e Asse mediano VI01", il viadotto "Regi Lagni e Asse mediano VI02", il viadotto "SP 162 DIR VI03" e il viadotto "Asse di supporto VI04";

che nella nuova stazione di Acerra è previsto un binario con la funzione di raccordare la zona industriale "ASI/ FIAT" con la stazione medesima;

che, inoltre, come risulta dall'allegato 4 della citata nota 15 febbraio 2013, n. 5016 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'intervento prevede la dismissione dell'attuale tratto di linea ferroviaria storica compresa tra la progressiva chilometrica 241+740 (corrispondente alla progressiva chilometrica 0+000 della tratta in approvazione) e la progressiva chilometrica 229+568 (corrispondente alla progressiva chilometrica 15+515 della tratta in approvazione);

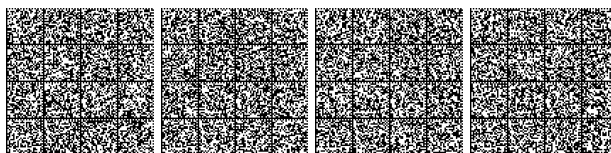
che in data 7 agosto 2009 il soggetto aggiudicatore ha trasmesso il progetto preliminare della "Variante alla linea Napoli - Cancellò" al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministero per i beni e le attività culturali e alla Regione Campania;

che in data 8 agosto 2009 il progetto preliminare è stato altresì trasmesso ai comuni interessati, alla Provincia di Napoli e ai soggetti gestori delle interferenze;

che in data 11 agosto 2009 lo stesso soggetto aggiudicatore ha trasmesso il suddetto progetto preliminare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

che il progetto preliminare è stato oggetto di informazione al pubblico dell'avvenuto deposito mediante avviso pubblicato sui quotidiani "La Repubblica" e "Il Mattino" in data 11 agosto 2009;

che in data 5 luglio 2010, con nota n. 23119, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha trasmesso il parere positivo con prescrizioni sulla compatibilità ambientale dell'opera espresso, in data 25 maggio 2010, dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS dello stesso Ministero (parere n. 452);



che la Regione Campania, con le deliberazioni 13 marzo 2012, n. 103, e 31 ottobre 2012, n. 617, si è espressa favorevolmente, con prescrizioni, sul progetto in esame ai fini della intesa sulla localizzazione dell'opera;

che, nell'ambito del procedimento interno al Ministero per i beni e le attività culturali, la Soprintendenza speciale per i beni archeologici di Napoli e di Pompei, in considerazione dell'interesse archeologico delle aree impegnate dall'intervento in comune di Afragola, sottoposte a tutela con decreto n. 317 del 13 giugno 2008, ai sensi degli articoli 10, 13, 14 e 15 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ha espresso parere negativo sul tracciato tra le progressive chilometriche 5+300 e 6+599, chiedendo l'elaborazione di una soluzione alternativa;

che la stessa Soprintendenza ha altresì prescritto l'attivazione della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico, prevista dall'art. 96 del codice dei contratti pubblici, per la rimanente parte del tracciato, ad esclusione del tratto compreso tra le progressive chilometriche 2+871 e 5+300, già realizzato nell'ambito della linea AV Roma - Napoli;

che l'allegato XXI al decreto legislativo n. 163/2006, all'art. 38, comma 3, prevede che, nelle more della procedura di cui all'art. 96 del medesimo codice, il soggetto aggiudicatore può trasmettere al Ministero delle infrastrutture, nonché agli altri soggetti interessati, il progetto preliminare dell'opera, che può essere sottoposto alla approvazione del CIPE a condizione che l'esito delle indagini archeologiche in corso di svolgimento consenta la localizzazione dell'opera medesima o comporti prescrizioni che permettano di individuarne un'idonea localizzazione;

che in data 22 settembre 2012, con nota n. 29776, il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso parere favorevole con prescrizioni sul progetto preliminare in esame;

che in data 17 gennaio 2013, con nota n. 98/12, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha formulato parere favorevole sul progetto preliminare in esame;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

sotto l'aspetto attuativo:

che il Soggetto aggiudicatore dell'intervento è Rete ferroviaria italiana S.p.A.;

che la modalità di affidamento prevista è l'appalto integrato;

che il cronoprogramma delle attività presentato dal Ministero istruttore è coerente con il seguente cronoprogramma risultante dal CIS dell'itinerario Napoli - Bari - Lecce - Taranto:

euro

Cronoprogramma di spesa CIS		
anno	realizzato	da realizzare
Precedenti	83.840.000	
2011	200.000	0
2012		0
2013		10.500.000
2014		5.600.000
2015		0
2016		2.000.000
2017		35.140.000
2018		96.830.000
2019		127.310.000
2020		145.540.000
2021		152.310.000
2022		133.960.000
2023		19.770.000
Totale	84.040.000	728.960.000
Spesa totale	813.000.000	

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo del progetto preliminare in approvazione è pari a circa 813 milioni di euro circa, comprensivi dell'importo di 83 milioni di euro già contabilizzato e relativo alle opere realizzate dalla Società TAV nell'ambito dell'intervento relativo alla penetrazione nel nodo di Napoli della linea AV Roma - Napoli, di cui 663 milioni di euro per investimenti, 47 milioni di euro per servizi di ingegneria e alta sorveglianza, 8 milioni di euro per costi interni di RFI S.p.A. fino alla consegna dell'opera e 12 milioni di euro per spese generali del committente;

che l'articolazione del costo è la seguente:



	euro
voce di costo	importo
opere civili	328.977.712
sovrastruttura ferroviaria	16.330.087
impianti tecnologici	33.965.951
acquisizione aree	112.550.121
opere compensative	6.418.552
imprevisti	60.251.033
costi indiretti	62.355.836
oneri generali	41.945.749
totale valutazione tecnica	662.795.039
servizi di ingegneria e alta sorveglianza	47.000.000
costi interni RFI fino alla consegna dell'opera	8.000.000
oneri finanziari e adeguamento monetario	0
rischi di investimento	0
spese generali del committente	12.000.000
Oneri pregressi TAV	83.000.000
totale del costo dell'opera in approvazione	812.795.039

che, con riferimento alla valorizzazione delle prescrizioni, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti afferma che non è possibile in questa fase quantificare l'impatto finanziario dell'accoglimento di alcune richieste avanzate dalle amministrazioni interessate;

che le opere civili già realizzate nell'ambito della tratta AV Roma – Napoli, per l'importo di 83 milioni di euro, sono le seguenti:

paratie e solettone relativi al tratto di galleria artificiale "Casalnuovo" di lunghezza pari a 100 m circa, tra le progressive chilometriche 2+198 e 2+299;

tratto di galleria "Casalnuovo" di lunghezza pari a 155 m circa dalla progressiva chilometrica 2+871 alla progressiva chilometrica 3+027;

galleria artificiale "Santa Chiara" della lunghezza di circa 191 m dalla progressiva chilometrica 3+027 alla progressiva chilometrica 3+518 circa;

tratto di sede allo scoperto, parte in trincea e parte in rilevato, dalla progressiva chilometrica 3+518 alla progressiva chilometrica 5+300;

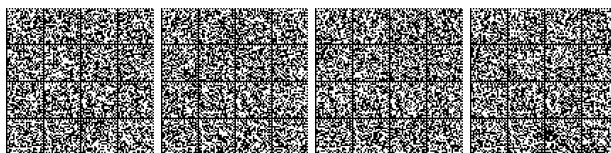
che per la copertura dell'opera sono disponibili finanziamenti pari a complessivi 813 milioni di euro, secondo la seguente articolazione delle fonti:

201 milioni di euro dal Fondo sviluppo e coesione (FSC) regionale, assegnati con la citata delibera n. 62/2011;

305 milioni di euro di riduzione del cofinanziamento statale dei programmi comunitari di cui al citato accordo tra Ministro per la coesione territoriale e Presidente della Regione Campania del 14 dicembre 2011;

307 milioni di euro da altre fonti statali a valere sulle disponibilità del contratto di programma RFI – aggiornamento 2010-2011;

che il Presidente della Regione Campania, con nota 16 febbraio 2013, n. 2575, in ragione della rilevanza strategica dell'intervento previsto nel citato CIS, ha affermato che le riduzioni potenziali delle risorse FSC a seguito della rideterminazione degli obiettivi del patto di stabilità interno disposte dall'art. 16, comma 2, del decreto-legge n. 95/2012 citate in premessa, non gravano sulla copertura finanziaria assicurata della regione Campania per l'intervento in approvazione;



che gli amministratori delegati di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e RFI S.p.A., con nota congiunta acquisita agli atti del Segretario di questo Comitato in data 15 febbraio 2013, con protocollo n. 330, hanno dichiarato che le riduzioni degli stanziamenti destinati agli investimenti di RFI S.p.A. di cui al capitolo di bilancio n. 7122 del Ministero dell'economia e delle finanze, non gravano sulle coperture finanziarie per la realizzazione della Direttrice ferroviaria Napoli - Bari - Lecce - Taranto;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone di dare priorità all'utilizzo delle risorse provenienti dal FSC (201 milioni di euro) secondo il crono programma di spesa definito nel CIS.

Delibera:

1. Approvazione progetto preliminare.

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. e dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui al successivo punto 1.6, anche ai fini della attestazione della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare dell'opera "Itinerario Napoli - Bari: variante alla linea Napoli - Cancello", a esclusione del tratto compreso tra le progressive chilometriche 5+300 e 6+599.

1.2 Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione del progetto sono riportate nella prima parte dell'allegato 1 alla presente delibera, che forma parte integrante della delibera stessa, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del predetto allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.3 Il tracciato in approvazione è quello individuato, con l'approssimazione della scala 1:25.000, nell'elaborato "corografia generale di progetto" trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, contrassegnato come allegato n. 3 della citata nota 15 febbraio 2013 dello stesso Ministero, riprodotto in formato ridotto nell'allegato n. 2 della presente delibera.

1.4 Ai sensi dell'art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., l'importo di euro 813.000.000, al netto di IVA, come sintetizzato nella precedente "presa d'atto", costituisce il limite di spesa dell'opera di cui al punto 1.1.

1.5 La copertura finanziaria dell'intervento è imputata a carico delle seguenti fonti finanziarie:

euro 201.000.000 a carico del Fondo sviluppo e coesione (FSC) regionale, assegnati all'opera di cui al punto 1.1 con la delibera di questo Comitato n. 62/2011;

euro 305.000.000 a carico della riduzione del cofinanziamento statale dei programmi comunitari UE 2007-2013 di cui all'accordo tra il Ministro per la coesione territoriale e il Presidente della Regione Campania del 14 dicembre 2011;

euro 307.000.000 a carico delle disponibilità del Contratto di programma RFI - aggiornamento 2010-2011, e in particolare dell'importo di euro 2.269.000.000 allocato sul progetto "Potenziamento itinerario Napoli-Bari" di cui alla tabella "Opere in corso A03/04 sviluppo infrastrutturale" del medesimo contratto.

2. Disposizioni relative alla "variante archeologica".

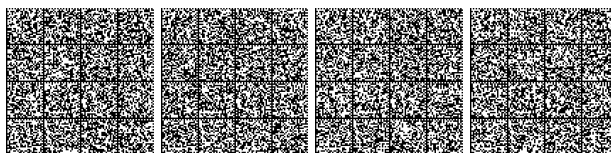
2.1 Ai sensi e per gli effetti dell'articoli 167, commi 6 e 7, del decreto legislativo n. 163/2006, è disposta la variante del tracciato tra le progressive chilometriche 5+300 e 6+599, richiesto dalla Soprintendenza speciale per i beni archeologici di Napoli e di Pompei in considerazione dell'interesse archeologico delle aree impegnate dall'intervento in comune di Afragola, sottoposte a tutela ai sensi degli articoli 10, 13, 14 e 15 del decreto legislativo 42/2004 con decreto n. 317 del 13 giugno 2008, in base alla soluzione alternativa di tracciato presentata dalla Società Italferr.

Il relativo progetto sarà sottoposto, non appena possibile, a questo Comitato ai fini dell'approvazione, corredato dello schema aggiornato di cui alla planimetria in scala 1:5.000 depositata presso il Segretariato di questo Comitato e riprodotta nell'allegato 3 alla presente delibera, di cui fa parte integrante;

2.2 Dalla approvazione della suddetta variante non dovranno derivare incrementi del limite di spesa dell'opera.

3. Ulteriori disposizioni.

3.1 Prima dell'avvio della progettazione definitiva dovrà essere compiuta la prima fase della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico, secondo le previsioni dell'art. 96 del decreto legislativo n. 163/2006, richiesta nel parere del Ministero per i beni e le attività culturali n. 29776 del 22 settembre 2011. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prima dell'avvio della progettazione definitiva, dovrà trasmettere a questo Comitato idonea documentazione attestante l'avvenuto compimento della prima fase della suddetta procedura.



3.2 In sede di approvazione del progetto definitivo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà riferire su procedure, tempi e costi di dismissione del tratto di linea storica con particolare riferimento a eventuali utilizzi ad uso pubblico del sedime dismesso e dei manufatti ferroviari.

3.3 In sede di approvazione del progetto definitivo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dell'utilizzo delle risorse messe a disposizione dal Piano di azione e coesione, derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale dei programmi UE 2007-2013, dovrà rendere noto a questo Comitato lo stato delle procedure di cui alla lettera *c*) dell'allegato alla nota 6 aprile 2012 del Ministero dell'economia e delle finanze richiamate nell'art. 13 del CIS.

3.4 Eventuali maggiori esigenze finanziarie che si dovessero manifestare in relazione all'accoglimento delle prescrizioni, rispetto al limite di spesa di cui alla presa d'atto, dovranno trovare copertura all'interno del quadro economico del progetto. Qualora le suddette occorrenze richiedessero la attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi, ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti, la decisione concernente la relativa copertura finanziaria dovrà essere rimessa a questo Comitato.

3.5 Nel Contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti – aggiornamento 2010-2011, tabella “Opere in corso A03/04 sviluppo infrastrutturale”, nell'ambito del progetto di investimento “Itinerario Napoli – Bari”, l'importo di 813 milioni di euro di cui al punto 1.3 è vincolato all'intervento approvato al punto 1.1.

3.6 In sede di approvazione del progetto definitivo dell'opera di cui al punto 1.1, dovrà essere presentato il dossier di valutazione economica previsto dall'art. 4.2, lettera *b*), del contratto di programma 2007-2011 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A.

4. Clausole finali.

4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

4.2 Il medesimo Ministero, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1.1, debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione VIA.

4.3 Il predetto Ministero provvederà altresì a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.4 Il Responsabile unico di Contratto del CIS per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto, ai sensi dell'art. 8 dello stesso, trasmetterà alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, ai fini della sottoposizione a questo Comitato, la relazione annuale sullo stato di attuazione del CIS, evidenziando i risultati, le inadempienze a carico delle parti e gli eventuali ritardi, con speciale riguardo al differimento di tre mesi della approvazione del progetto preliminare dell'intervento rispetto al crono programma ivi indicato, chiarendo se tale ritardo possa essere assorbito nel termine previsto per la realizzazione dell'opera.

4.5 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo.

Roma, 18 febbraio 2013

Il Presidente: MONTI

Il Segretario: BARCA

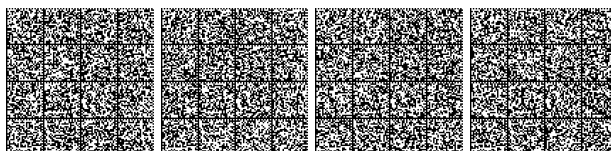
Registrato alla Corte dei conti l'11 luglio 2013

Ufficio controllo atti Ministeri economico-finanziari, registro n. 6,
Economia e finanze, foglio n. 226



ALLEGATO 1

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001).
ITINERARIO NAPOLI – BARI.
1^A TRATTA: VARIANTE ALLA LINEA NAPOLI – CANCELLO (CUP J61H9400000011)
APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE



PARTE PRIMA – PRESCRIZIONI

Prescrizioni in sede di progettazione definitiva

Il soggetto aggiudicatore, in sede di progettazione definitiva, dovrà:

1. sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione, così come proposti nello Studio di impatto ambientale (SIA) esaminato e nelle sue integrazioni, alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici;
2. anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in argomento;
3. adottare per il viadotto che attraversa il centro commerciale "le porte di Napoli" la stessa tipologia di opera prevista per il tratto iniziale fino all'attraversamento dell'Asse mediano escluso;
4. effettuare, nei casi specifici di ricettori delle vibrazioni, una analisi dettagliata nelle fasi di esercizio e di cantiere, studiando l'efficacia interventi di mitigazione ipotizzati tenendo conto delle specifiche situazioni locali e della capacità di attenuazione in funzione dello spettro di frequenza della vibrazione, per definirne in dettaglio la progettazione così da garantire il rispetto dei limiti delle norme UNI 9614, unitamente all'attività di monitoraggio;
5. procedere, nei casi specifici di ricettori sottoposti all'impatto acustico, a una ulteriore caratterizzazione degli edifici relativamente alla destinazione d'uso, l'appartenenza alle fasce di pertinenza dell'infrastruttura in oggetto o di altre infrastrutture, al fine di valutarne la concorsualità, unitamente alla caratterizzazione acustica ante operam, condotta mediante monitoraggio acustico, al fine della taratura del modello di simulazione e della definizione e del dettagliato dimensionamento delle opere di mitigazione;
6. ottimizzare la progettazione delle barriere antirumore, adottando soluzioni innovative, per perseguire la loro maggior efficacia con la loro migliore qualità estetico architettonica e funzionale, sia dal punto di vista esterno sia interno alla linea, tenendo anche conto della possibilità di riduzione della sorgente sia con interventi sul binario sia sul materiale rotabile. Si richiamano pertanto le barriere acustiche integrate da verde di mascheramento, barriere concave che consentono la riduzione dell'altezza e sono meglio percepite, l'impiego dove possibile di barriere costituite da essenze arbustive, dossi cespugliati;
7. sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica; assumere come riferimento: "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Servizio VIA, settembre 1997;
8. realizzare interventi mirati per la rinaturalizzazione di ambiti degradati, per la creazione di nuove aree con vegetazione autoctona in continuità con le macchie boscate esistenti o l'ampliamento delle formazioni vegetali lineari (siepi e filari) in grado di svolgere la funzione di corridoi ecologici;
9. introdurre in affiancamento al canale Regi Lagni elementi compensativi della qualità

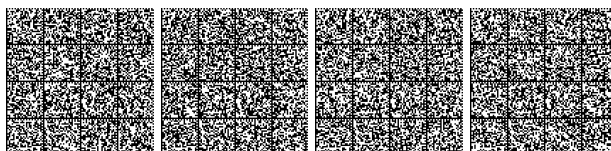


- del rapporto tra campagna e canale, relazione interferita dalla interposizione della linea ferroviaria;
10. dettagliare la qualità e quantità delle emissioni in atmosfera e degli scarichi idrici in fase di cantierizzazione e le misure proposte per evitare il superamento dei limiti della normativa vigente;
 11. approfondire e verificare l'analisi previsionale del rumore in fase di cantiere; specificando la localizzazione, la tipologia e le modalità delle opere di mitigazione acustica;
 12. definire il Piano di deposito temporaneo dei materiali di scavo, individuando le aree di stoccaggio provvisorio; prevedere le modalità di conservazione della coltre vegetale ai fini del riutilizzo;
 13. caratterizzare le terre e rocce di scavo destinate sia al riutilizzo per le attività di cantiere sia al riambientamento di siti oggetto di attività estrattive pregresse o in essere secondo quanto previsto dall'articolo 186 del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i.;
 14. gestire le terre da scavo, nel caso di un superamento dei limiti di riferimento per il riutilizzo, come rifiuti con attribuzione di codice CER 170503 o 170504, a seconda delle risultanze delle analisi condotte e, come tali sottoposte al test di cessione ai sensi del decreto ministeriale 3 agosto 2005 per definire a quale tipologia di discarica devono essere conferite;
 15. adeguare il piano di monitoraggio ambientale alle norme tecniche dell'allegato XXI del decreto legislativo n. 163/2006 e in particolare riguardo alla definizione delle soglie di attenzione e alle procedure di previsione e di risoluzione delle criticità;
 16. rivestire in pietra di tufo il muro di contenimento a ridosso della linea ferroviaria;
 17. realizzare una campagna di carotaggi geoarcheologici, integrati con ricognizione di superficie e saggi archeologici di verifica, da condurre secondo un programma concordato con la Soprintendenza competente per territorio.
 18. dettagliare nell'ambito del cronoprogramma del progetto della variante di Acerra, già allegato al CIS della Direttrice ferroviaria Napoli - Bari, anche la tempistica relativa alla liberazione del sedime occupato dai binari della linea storica nell'ambito urbano di Acerra.

Prescrizioni durante la fase realizzativa

Il soggetto aggiudicatore/l'impresa appaltatrice, durante la realizzazione delle opere, dovrà:

1. ripristinare, al termine dei lavori, ciascun sito di lavorazione alle condizioni iniziali e restituirlo per l'uso originario, con l'eccezione di quelle parti occupate dalla nuova linea ferroviaria o altrimenti destinate dal progetto di riqualificazione ambientale.



PARTE SECONDA – RACCOMANDAZIONI

Raccomandazioni in sede di progettazione definitiva

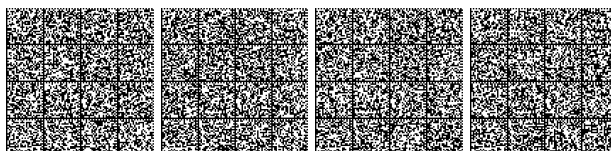
Si raccomanda al soggetto aggiudicatore, in sede di progettazione definitiva:

1. scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali.
2. promuovere un'intesa con gli enti e le istituzioni sottoscrittori del CIS e interessati alla realizzazione dell'opera per la definizione di un progetto di recupero e riqualificazione urbana della suddetta area, con individuazione di nuove funzionalità di pubblico interesse, da gestire anche in forma di partenariato pubblico – privato.

Raccomandazioni durante la fase realizzativa

Si raccomanda al soggetto aggiudicatore, durante la fase realizzativa:

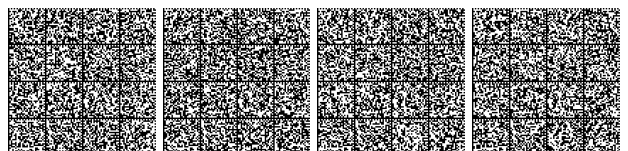
1. assicurare che l'Appaltatore dell'Infrastruttura posseda o, in mancanza acquisisca, dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere.



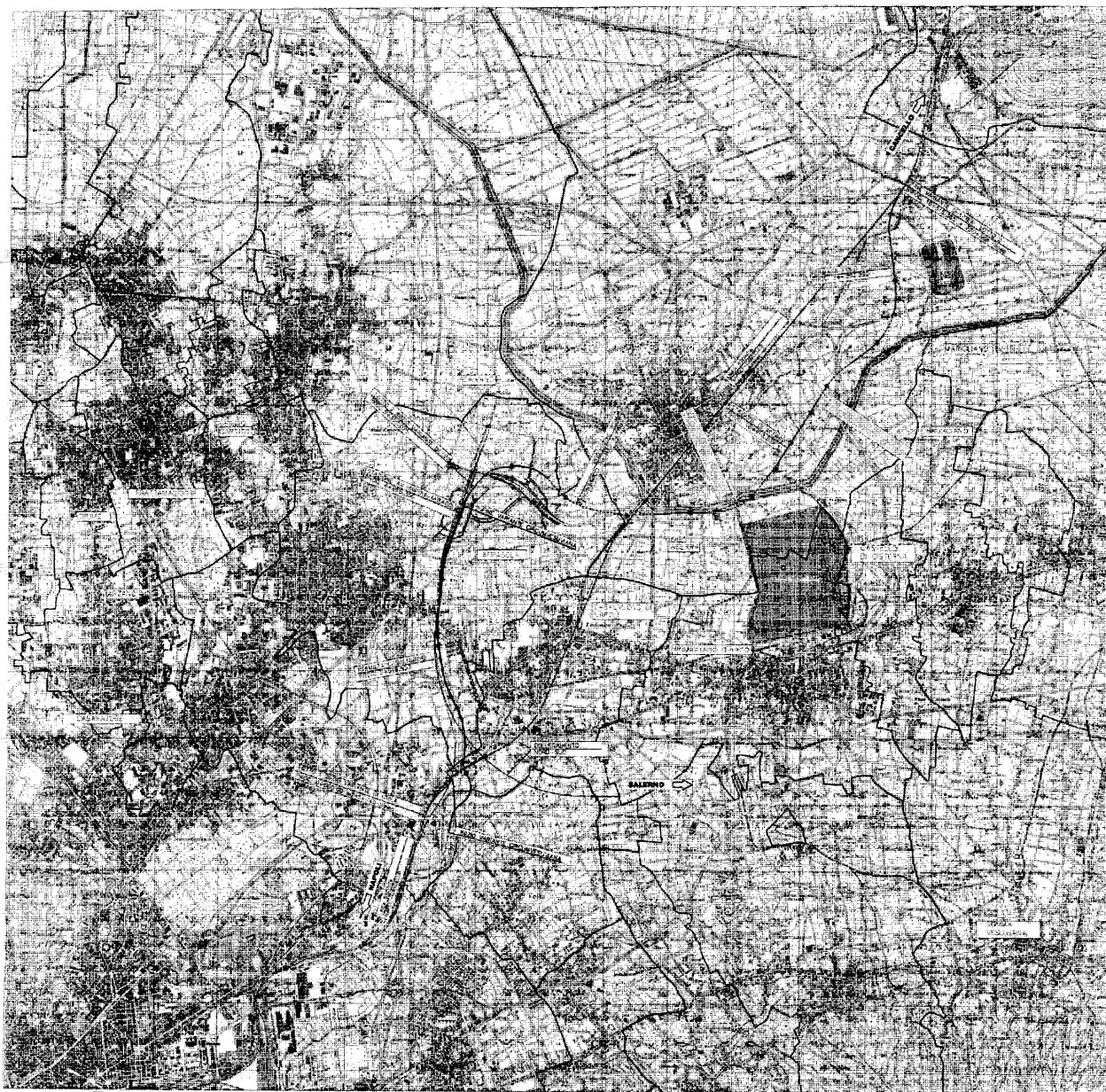
ALLEGATO 2

PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001).
ITINERARIO NAPOLI – BARI.
1^ TRATTA: VARIANTE ALLA LINEA NAPOLI – CANCELLO (CUP J61H9400000011)
APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE

Corografia generale di progetto (punto 1.4 della delibera)





COROGRAFIA GENERALE DI PROGETTO
scala 1:25000






16.5

COMPARTIMENTO: Presidenza del Consiglio dei Ministri
DIP. 000763 A-4.15.13.1
del 18/02/2013

DIREZIONE INVESTIMENTI
PROGRAMMA NODO DI NAPOLI

PROGETTAZIONE: 

DIREZIONE TECNICA
CENTRO DI PRODUZIONE NAPOLI

PROGETTO PRELIMINARE

ITINERARIO NAPOLI - BARI
VARIANTE LINEA CANCELLO-NAPOLI

COROGRAFIA GENERALE DI PROGETTO

SCALA:
1:25000

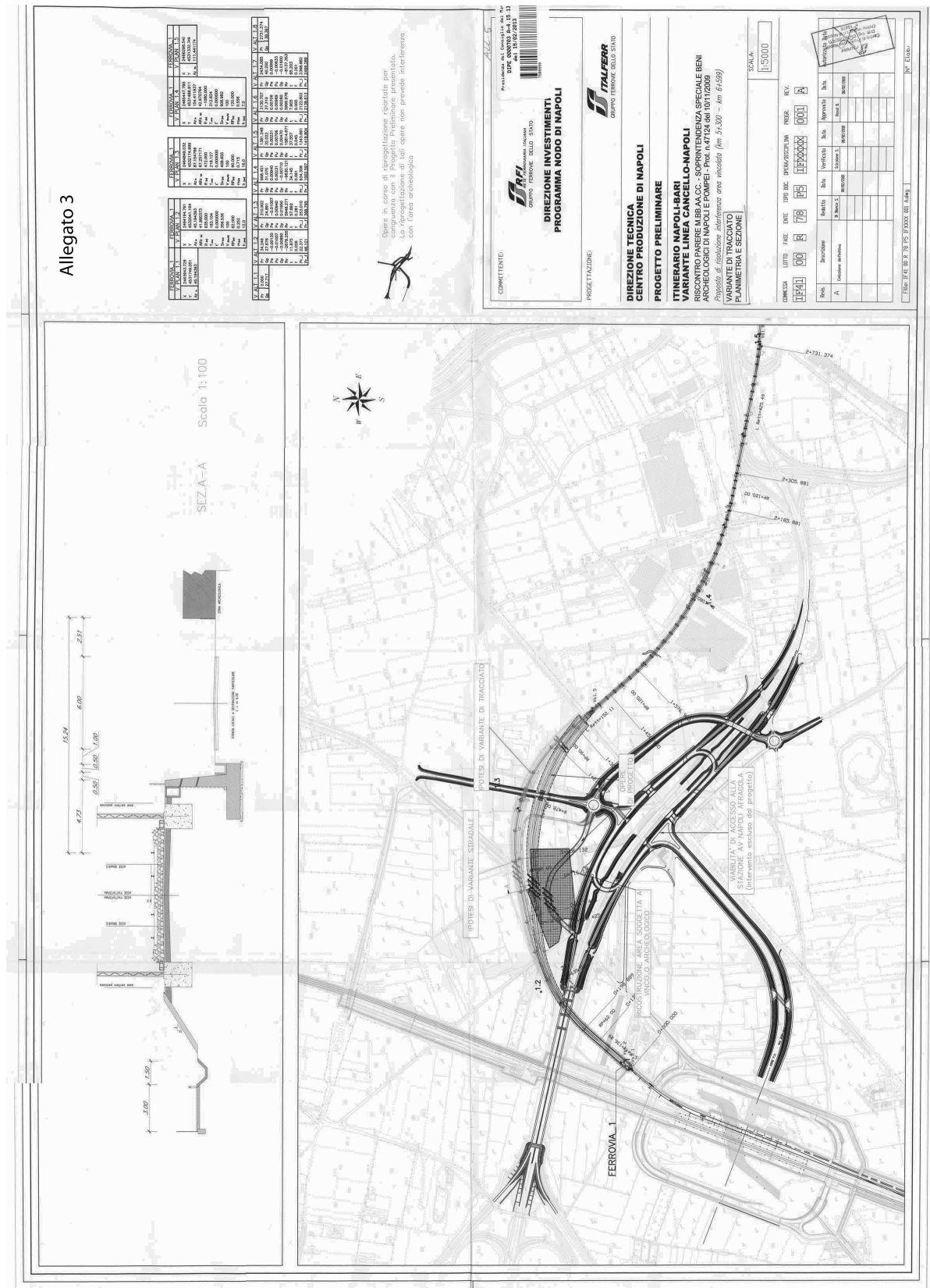
CONMESSA LOTTO FASE ENTE PRODOTTO OPERA DISCIPLINAZIONE RIV.

FERROVIE DELLO STATO

Rev. n.	Descrizione	Stato	Data	Verificato Data	Approvato Data	Autore	Data
A	EMMISSIONE DEFINITIVA	firmati	Maggio 08	08	Maggio 08	08	Maggio 08

r. 1/01/13





13A06438

