



*L'Amministratore Delegato  
Il Commissario*

## ORDINANZA N. 7

### Asse Ferroviario Napoli - Bari.

**Raddoppio Canello – Frasso Telesino e Variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni. (CUP J41H01000080008). Approvazione progetto preliminare.**

#### *Il Commissario*

- VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'articolo 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 al Cipe di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;
- VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 e s.m.i., recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità;
- VISTA la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" che, all'articolo 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 anche "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", e vista in particolare la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi"; 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 apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

- VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale il Cipe 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 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale il Cipe 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 3 agosto 2011, n. 62 (G.U. n. 304/2011), con la quale il Cipe ha individuato, tra le infrastrutture strategiche nazionali del Piano nazionale per il Sud, nell'ambito della "tavola 4 – Direttrice ferroviaria Napoli - Bari - Lecce - Taranto", l'intervento "Raddoppio Cannello - Frasso Telesino" con un costo di importo pari a 730 milioni di euro interamente disponibili, comprensivo del finanziamento di 200 milioni di euro assegnato con la medesima delibera a carico delle risorse rivenienti dalle quote regionali della politica regionale unitaria nazionale 2007-2013;
- VISTA la delibera 20 gennaio 2012, n. 4 (G.U. n. 196/2012), con cui il Cipe 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 Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti siglato l'8 agosto 2014 da RFI S.p.A. e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che include l'intervento "Raddoppio e velocizzazione tratta Cannello - Frasso Telesino", nell'ambito dell'itinerario Napoli-Bari, nella tabella A "Portafogli investimenti in corso e programmatici", sub-tabella A04 "Potenziamento e sviluppo infrastrutturale rete convenzionale/alta capacità";
- VISTA la legge 11 novembre 2014, n. 164 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, e visti in particolare:
  - l'art. 1, comma 1, che ha nominato l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Commissario per la realizzazione delle opere relative agli Assi ferroviari Napoli – Bari e Palermo – Catania – Messina di cui al Programma Infrastrutture Strategiche previsto dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443 senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica allo scopo di potere celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione delle relative opere e quindi potere avviare i lavori di parte dell'intero tracciato entro e non oltre il 31 ottobre 2015;
  - l'art. 1, comma 10, che prevede *"Per accelerare la conclusione del contratto il cui periodo di vigenza è scaduto e consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, il contratto di programma 2012-2016 - parte Investimenti, sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è*



*approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Lo schema di decreto di cui al primo periodo è trasmesso alle Camere entro trenta giorni dalla predetta data, per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia. I pareri sono espressi entro trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso tale termine, il decreto può comunque essere emanato.”;*

- VISTE la proprie Ordinanze nn. 1 e 2 del 12 dicembre 2014, con le quali sono state rispettivamente dettate disposizioni organizzative e provvedimentali ed istituite le posizioni e strutture organizzative a diretto riporto del Commissario;
- VISTA la C.O. n. 370/AD del 16 gennaio 2015, con la quale RFI S.p.A. in attuazione di quanto previsto dall'art. 1, comma 2, della legge 11 novembre 2014 n. 164 ed indicato nell'art. 12 dell'Ordinanza n. 1/2014 ha costituito apposita Task Force “Progetti Sblocca Italia: Assi Ferroviari Napoli-Bari e Messina - Catania - Palermo” per l'espletamento di ogni attività amministrativa, tecnica ed operativa, comunque finalizzata alla realizzazione dei citati assi ferroviari;
- VISTA la propria Ordinanza n. 4 del 25 febbraio 2015, di approvazione delle Linee Guida “Compiti e Supporto di RFI nell'ambito delle attività del Commissario ai sensi della Legge n. 164/2014 – art. 1”, nelle quali sono stati definiti compiti e modalità operative della Task Force già assolti dalla Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006;
- VISTA la propria Ordinanza n. 5 dell' 11 marzo 2015, con la quale è stato approvato il Programma generale delle attività da porre in essere per ciascun intervento inserito nei “Progetti Sblocca Italia”, comprensivo degli adempimenti rimessi a soggetti terzi;
- VISTA la propria nota del 30 dicembre 2014, prot. n. FS-AD\A0011\P\2014\0000793, con la quale è stata richiesta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tutta la documentazione istruita dalla Struttura tecnica di missione sui progetti relativi agli assi ferroviari Napoli – Bari e Palermo – Catania – Messina stanti le disposizioni della legge n. 164/2014 per il seguito di competenza del Commissario;
- VISTA la nota del dicembre 2014, prot. n. 51381, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, alla luce di quanto previsto dall'art. 1, comma 2, della legge n. 164/2014, parte della documentazione istruttoria ed autorizzativa in possesso della Struttura tecnica di missione sui progetti relativi agli assi ferroviari Napoli – Bari e Palermo – Catania – Messina;
- VISTA la propria nota del 12 marzo 2015, prot. n. FS/AD/COMM/A0011/P/2015/000012, con la quale le Amministrazioni coinvolte nelle procedure di cui al decreto legislativo n. 163/2006 sono state informate dal Commissario delle azioni poste in essere per l'espletamento delle funzioni conferite con l'art. 1 della legge 11 novembre 2014, n. 164 in continuità ed analogia a quelle svolte dal Cipe ai fini dell'adozione dei provvedimenti approvativi dei progetti ferroviari compresi nel c.d. decreto “Sblocca Italia”, nonché del superamento, limitatamente ai progetti rientranti nel decreto medesimo, dei



- contenuti e degli impegni previsti nei CIS rispettivamente sottoscritti in relazione alla direttrice Napoli - Bari - Lecce - Taranto in data 2 agosto 2012 e in relazione alla direttrice ferroviaria Messina - Catania - Palermo in data 28 febbraio 2013;
- VISTA la relazione istruttoria della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'approvazione da parte del Cipe del progetto preliminare della tratta Canello – Frasso Telesino e variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni, intervenuta nella seduta del 18 febbraio 2013 con delibera n. 3/2013;
  - VISTA la delibera n. SCCLEG/14/2013/PREV del 1 agosto 2013, con la quale la Corte dei Conti ha ricusato il visto e la conseguente registrazione della delibera Cipe n. 3/2013 di approvazione del progetto preliminare sopra citato a causa di aspetti poco chiari in merito alle fonti di finanziamento, alle maggiori spese non quantificabili nella fase del progetto preliminare e alla mancata considerazione delle spese (0,5 per mille) di cui al D.L. n. 245/2005 convertito nella Legge n. 21/2006 per l'esame del progetto da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici;
  - VISTA la relazione istruttoria integrativa presentata dalla Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'approvazione del progetto preliminare da parte del Cipe a maggio 2014 con i chiarimenti per il superamento delle osservazioni formulate dalla Corte dei Conti;
  - CONSIDERATO che la legge 27 dicembre 2013, n. 147 (Legge di Stabilità 2014) al comma 74 dell'articolo 1 ha previsto il completamento del finanziamento dell'intervento, stanziando 100 milioni di euro;
  - CONSIDERATO che la legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di Stabilità 2015) nella tabella "E" prevede 25 milioni di Euro di riduzione per l'anno 2015 del finanziamento previsto all'articolo 1, comma 74, della legge 27 dicembre 2014, n. 147 (Legge di Stabilità 2014), quest'ultimo già ricompreso tra le risorse finanziarie contrattualizzate con il summenzionato Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti siglato l'8 agosto 2014 da RFI S.p.A. e Ministro delle infrastrutture e trasporti;
  - CHE il CUP dell'intervento è: J41H01000080008;
  - CONSIDERATO che con delibera del 18 febbraio 2013, n. 2, il Cipe ha approvato il progetto preliminare della "Variante della linea Napoli - Canello", similmente inclusa nell'itinerario Napoli - Bari;
  - VISTA la nota del 24 marzo 2015, n. RFI-DIN-DPI.S\A0011\P\2015\0000285, con la quale RFI S.p.A. ha trasmesso la documentazione istruttoria, con cui si dà evidenza delle disposizioni intervenute in tema di fonti di finanziamento e di azioni poste in essere per consentire l'approvazione da parte del Commissario del progetto preliminare del Raddoppio Canello – Frasso Telesino e variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni nell'ambito dell'itinerario ferroviario Napoli – Bari.

Su proposta di RFI S.p.A.



## P R E N D E A T T O

delle risultanze dell'istruttoria aggiornata svolta da RFI S.p.A., 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 dell'alta capacità (AC) Napoli - Bari, 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, riconnettendo peraltro due aree, quella campana e quella pugliese, che da sole rappresentano 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, a doppio binario, è quella che collega Napoli a Caserta, via Canello, è a doppio binario, mentre da Caserta si prosegue verso est, con cambio di materiale, 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 una estensione di circa 21 km), e tra la stazione di Cervaro e Foggia (per una estensione di circa 7 km) e che dalla stazione di Foggia, con inversione di marcia, ci si immette sulla linea Pescara - Bari, a doppio binario;
- che i principali risultati che la realizzazione dell'opera in esame si propone sono così sintetizzati:
  - miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali e un significativo recupero dei tempi di percorrenza attraverso l'eliminazione della *rottura di carico* nella stazione di Caserta;
  - miglioramento del collegamento merci tra l'area di sud-est e lo scalo di Maddaloni-Marcianise, oggi realizzato tramite la linea Benevento - Caserta e la linea Caserta - Canello con inversione di marcia dei treni nell'impianto di Caserta;
  - eliminazione dei numerosi passaggi a livello presenti sull'attuale linea e conseguente miglioramento degli standard di sicurezza ed affidabilità dell'infrastruttura;
- che il progetto preliminare riguarda l'intervento di raddoppio Canello – Frasso Telesino (Velocità 180 Km/h) e di variante alla linea Napoli – Roma Via Cassino nell'ambito del Comune di Maddaloni (cosiddetto shunt di Maddaloni, Velocità 140 Km/h);



- che detto intervento costituisce il primo lotto funzionale del più ampio intervento di velocizzazione e raddoppio della Cancellò – Benevento (Vitulano), di cui il secondo lotto funzionale è costituito dal raddoppio della tratta Frasso Telesino – Vitulano;
- che il progetto preliminare oggetto del presente provvedimento prevede quindi la realizzazione del raddoppio nel tratto compreso tra Cancellò e la Stazione di Frasso T./Dugenta, per una estensione complessiva pari a circa 16,5 Km e, strettamente correlato a questo, la realizzazione della variante alla linea Roma-Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni (cosiddetto “shunt di Maddaloni” lunghezza circa 8,1 Km), da cui si innestano i collegamenti nord e sud verso Benevento e il collegamento con l’impianto di Marcianise Scalo;
- che l’intervento prevede la progettazione di tre nuove fermate, la fermata “Valle Maddaloni” – in sostituzione della attuale stazione, che sarà dismessa, sulla linea storica, la fermata “Frasso Telesino/Dugenta”, lungo la tratta Cancellò – Frasso Telesino, e la fermata “Maddaloni”, lungo la tratta della variante alla linea Roma – Napoli via Cassino nel comune di Maddaloni;
- che, tra le principali opere d’arte, oltre a numerosi viadotti, tra cui il più lungo è il viadotto San Michele di lunghezza pari a 1.161 m, è compresa la “galleria Monte Aglio”, in variante di tracciato, a singola canna a doppio binario, di lunghezza complessiva pari a 4.125 m, di cui 200 m in tecnica artificiale e 3.925 in tecnica naturale;
- che, ai fini della sicurezza, la suddetta galleria è dotata di due *finestre* costruttive, e di un cunicolo parallelo alla galleria stessa;
- che il progetto prevede la risoluzione delle interferenze con la viabilità principale, mediante la progettazione di sottovia e cavalcavia, e con la viabilità secondaria mediante *ricucitura* al sistema viario esistente o tramite collegamento alle opere di progetto;
- che l’ingente richiesta di potenza elettrica dovuta al modello di esercizio predisposto, che prevede treni in doppia trazione e velocità sostenuta (180 km/h), richiede un aumento della potenzialità della linea, da soddisfare con la costruzione di nuove sottostazioni elettriche (SSE) a Maddaloni e a Frasso Telesino;
- che, inoltre, l’intervento prevede la dismissione dell’attuale tratto di linea ferroviaria compresa tra Caserta e Valle di Maddaloni;
- che gli indicatori di risultato individuati si riferiscono all’aumento della velocità dei treni e della capacità potenziale della rete e in particolare sono i seguenti:
  - variazione dei tempi di percorrenza: da 185 a 170 minuti;
  - variazione della velocità massima di tracciato da 140 a 180 km/h;
  - variazione della capacità potenziale (tratta Cancellò - Frasso): da 80 a 200 treni/giorno;
- che in data 16 luglio 2010, con nota n. GAB/2010/0024480, 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 marzo 2010, dalla Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale – VIA e VAS dello stesso Ministero (parere n. 434);
- che la prescrizione n. 1 del Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare richiede lo sviluppo degli interventi di mitigazione e le opere di compensazione



così come proposti nello Studio di impatto ambientale con il dettaglio – tra l'altro – dei costi analitici;

- che la Regione Campania con le deliberazioni di Giunta 13 marzo 2012, n. 103 e 8 febbraio 2013, n. 35, si è espressa favorevolmente sul progetto, con prescrizioni, ai fini della intesa sulla localizzazione dell'opera;
- che, in particolare, con riferimento al cosiddetto “shunt di Maddaloni”, la Regione Campania, con la citata delibera 8 febbraio 2013, n. 35, a seguito delle risultanze dello “Studio di fattibilità di compatibilizzazione in ambito urbano - confronto tecnico economico tra progetto preliminare del 2009 e la soluzione di interrimento della linea ferroviaria”, ha valutato la soluzione tecnico-economica contenuta nel progetto preliminare del 2009 come più vantaggiosa rispetto a quella di interrimento;
- che in data 25 novembre 2010, con nota n. DG/PBAAC/35820, il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso parere positivo, con prescrizioni, sul progetto in esame;
- che nell'ambito del procedimento interno al Ministero per i beni e le attività culturali la Soprintendenza per i beni archeologici di Salerno, Avellino, Benevento e Caserta, ha espresso parere favorevole prescrivendo che, in considerazione del rischio archeologico medio alto presente nel territorio interessato dalle opere in esame e non rilevando proposte in merito alla previsione di una esaustiva campagna di indagini finalizzate alla valutazione di impatto delle opere medesime, siano eseguiti saggi archeologici preliminari sulle aree interessate dal progetto, differenziati in funzione delle opere d'arte da realizzare;
- che la suddetta prescrizione si configura di fatto come dichiarazione di esistenza dell'interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione e che la disposizione di effettuare saggi archeologici ipotizza l'avvio della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico, anche ai sensi dell'articolo 38 dell'allegato XXI del codice dei contratti pubblici, ed escludendo il ricorso a quanto previsto dall'articolo 95, comma 6, del medesimo codice dei contratti pubblici;
- che in data 17 gennaio 2013, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso il proprio parere n. 98/12, con prescrizioni;
- che RFI S.p.A. propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella fase istruttoria;

*sotto l'aspetto attuativo:*

- che l'opera è inclusa nel Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti siglato l'8 agosto 2014 da RFI S.p.A. e Ministro delle infrastrutture e trasporti, alla specifica riga 0279a “Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Cancellone-Frasso Telesino”, nella tabella A “Portafogli investimenti in corso e programmatici”, sub-tabella A04 “Potenziamento e sviluppo infrastrutturale rete convenzionale/alta capacità”;
- che il Soggetto aggiudicatore dell'intervento è Rete ferroviaria italiana S.p.A.;
- che la modalità di affidamento prevista è l'appalto integrato;



sotto l'aspetto finanziario:

- che il costo del progetto preliminare in approvazione è pari a circa 730 milioni di euro, di cui 504 milioni di euro per le lavorazioni, 8 milioni di euro per gli oneri della sicurezza e 219 milioni di euro per le somme a disposizione della stazione appaltante;
- che l'articolazione del costo è la seguente:

PROGETTO PRELIMINARE <span style="float: right;">PIS Tabella A</span>			
TRATTA CANCELLO - FRASSO T. e SHUNT DI MADDALONI			
Riepilogo Generale del Progetto			
Voci	Importi (Mln €)	Incidenza sul Valore dell'Investimento	Importi cumulati (Mln €)
<b>Lavorazioni</b>	<b>504</b>	<b>65%</b>	<b>504</b>
<i>Opere civili</i>	415	3%	
<i>Sovrastruttura ferroviaria</i>	22	3%	
<i>Impianti tecnologici</i>	66	57%	
<b>Oneri per la sicurezza</b>	<b>8</b>	<b>1%</b>	<b>511</b>
<b>Opere e Prestazioni Connesse (Tab. B)</b>	<b>219</b>	<b>30%</b>	<b>730</b>
<b>Limite di spesa dell'infrastruttura da realizzare.</b>	<b>730</b>	<b>100%</b>	



PIS Tabella B

<b>PROGETTO PRELIMINARE</b>			
<b>TRATTA CANCELLO - FRASSO T. e SHUNT DI MADDALONI</b>			
<b>Dettaglio delle Somme a Disposizione</b>			
	<b>Importi (Mln €)</b>	<b>Percentuale su S.A.D.</b>	<b>Percentuale su CVI</b>
<b>PROGETTAZIONE</b>	<b>16,3</b>	<b>7%</b>	<b>2%</b>
<b>OPERE RISTORI SOCIO AMBIENTALI</b>	<b>9,1</b>	<b>4%</b>	<b>0%</b>
<b>OPERE CONNESSE</b>	<b>193,6</b>	<b>88%</b>	<b>27%</b>
<i>Contributi di legge (Inarcassa)</i>	<i>1,7</i>	<i>1%</i>	<i>0%</i>
<i>Direzione Lavori</i>	<i>26,1</i>	<i>12%</i>	<i>4%</i>
<i>Costi interni RFI fino alla consegna dell'opera</i>	<i>13,0</i>	<i>6%</i>	<i>2%</i>
<i>Acquisizione aree</i>	<i>79,5</i>	<i>36%</i>	<i>11%</i>
<i>Imprevisti</i>	<i>29,6</i>	<i>14%</i>	<i>4%</i>
<i>Maggiori Costi per Prescrizioni Enti (caso più svantaggioso)</i>	<i>29,9</i>	<i>14%</i>	<i>4%</i>
<i>Spese generali del Committente</i>	<i>13,7</i>	<i>6%</i>	<i>2%</i>
<b>Totale Generale Somme a Disposizione</b>	<b>219,0</b>	<b>100%</b>	<b>30%</b>

▪ che, con riferimento alla valorizzazione delle prescrizioni formulate dagli Enti e che hanno riflessi economici sul limite di spesa dell'infrastruttura (rif. All. 2 alla relazione istruttoria – Disamina Pareri: nello specifico prescrizioni nn. 2 e 3 del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, nn. 19 e 20 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici), tenuto conto dei rilievi al riguardo formulati dalla Corte dei Conti (SCCLEG\14\2013\PREV del 01.08.2013) e in considerazione dell'avanzamento delle attività progettuali, RFI S.p.A. come più ampiamente argomentato nella relazione istruttoria, rappresenta:

- che sulla base delle stime effettuate, il maggior costo quantificato per il recepimento delle prescrizioni che hanno riflessi economici sul limite di spesa dell'infrastruttura, al netto dell'IVA, è compreso fra 9 e 30 Meuro;
- che detto costo si configura come un costo aggiuntivo, in quanto, pur essendo il progetto rimasto immutato rispetto alle istruttorie prodotte dalla Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il Cipe, non era stato esplicitato nel citato allegato 2 – Disamina dei Pareri - in quanto valutato non quantificabile alla data;
- che conseguentemente, lo sbilancio complessivo del limite di spesa, rispetto al



precedente piano economico-finanziario, al netto di IVA, sarebbe compreso fra 739 e 760 Meuro;

- la proposta di un'azione correttiva che consente di mantenere invariato il limite di spesa dell'intervento stabilito in 730 Meuro, compensando i suddetti maggiori costi con una corrispondente riduzione dell'importo della voce «imprevisti» dagli originari 59,6 Meuro a circa 50,6 Meuro (nella ipotesi minima di valorizzazione delle prescrizioni in 9 Meuro) ovvero 29,6 Meuro (nella ipotesi massima di valorizzazione delle prescrizioni in 30 Meuro) a seconda delle ipotesi con la quale si svilupperà il recepimento della citate prescrizioni nn. 19 e 20 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con riserva di ripristinare l'accantonamento per imprevisti mediante specifica ottimizzazione della progettazione definitiva, ciò anche nell'ottica di recepire gli adeguamenti tariffari che si concretizzeranno in considerazione che la stima originaria dei costi risalente al 2009 dovrà essere attualizzata con la redazione della progettazione definitiva.

▪ che il cronoprogramma finanziario complessivo dell'intervento è il seguente:

Esercizio/Attività	Consuntivo al 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	CVI
<b>Raddoppio Cannello Frasso T. e Shunt di Maddaloni</b>	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €
	4,0	7	18	70	80	90	155	153	153	730

▪ che l'importo complessivo di 730 Meuro trova integrale copertura nel Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti siglato con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 8 agosto 2014 e il cui *iter* approvativo è attualmente in corso di finalizzazione ai sensi dell'art. 1, comma 10, del Decreto Legge n. 133 del 12 settembre 2014 (cd. "decreto Sblocca Italia"), convertito con legge n. 164 dell'11 novembre 2014; le fonti di finanziamento sono di seguito elencate:

- 200 milioni di Euro dal Fondo di Sviluppo e Coesione, così come determinato dalla delibera Cipe 62/2011, risorse di competenza del MISE;
- 530 milioni di euro a valere su risorse statali di competenza del MEF, così articolate:
  - 100 milioni di Euro a valere sulle risorse del Fondo di Rotazione ex L. 183/1987, derivante dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale dei Programmi Operativi Nazionali e Regionali, così come determinato nell'ambito del Piano di Azione Coesione (v. Accordo tra Ministro per la



Coesione Territoriale e Presidente della Regione Campania del 14 dicembre 2011);

- 330 milioni di euro a valere su altre fonti statali derivanti da vari provvedimenti normativi, così come regolate dal Contratto di Programma Investimenti 2012-2016;
- 100 milioni di euro a valere sulle risorse apportate dall'art. 1 comma 74 della Legge 147/2013 (Legge di Stabilità 2014).

▪ che, successivamente alla sottoscrizione del summenzionato Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti, intervenuta il data 8 agosto 2014, le sopraindicate risorse finanziarie del progetto hanno subito una variazione per effetto delle disposizioni della Legge n. 190/2014 (Legge di Stabilità 2015), la quale prevede nella tabella "E" il definanziamento per 25 Meuro delle risorse già attribuite al progetto in questione con la Legge n. 147/2013 (Legge di Stabilità 2014) di cui sopra;

▪ che la stessa tabella "E" della Legge di Stabilità 2015 prevede uno stanziamento aggiuntivo destinato a investimenti ferroviari pari a 4.155 Meuro (cap. 7122), e che RFI S.p.A. ha proposto al Ministero concedente l'assegnazione, nell'ambito del prossimo aggiornamento del Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti, di 25 Meuro al progetto in esame, per la copertura del definanziamento sopra indicato e a completamento della copertura finanziaria del progetto in questione per complessivi 730 Meuro;

▪ che il cronoprogramma dei lavori colloca le attività relative ai 25 milioni di euro in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo e che in ogni caso non si impegneranno tali risorse prima del suddetto reintegro nel Contratto di Programma 2012-2016.

## DISPONE

### *1. Approvazione progetto preliminare*

1.1 Ai sensi dell'art. 1 della legge 11 novembre 2014, n. 164 e per gli effetti dell'articolo 165 del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i. e dell'articolo 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 1.2, 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: Tratta Cancellò – Frasso Telesino e Variante alla linea storica Roma – Napoli via Cassino nel Comune di Maddaloni".

1.2 Le prescrizioni cui è subordinata l'approvazione del progetto sono riportate nella prima parte dell'allegato 1 alla presente ordinanza, che forma parte integrante della ordinanza stessa, mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del predetto allegato. La stazione appaltante, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da



consentire al Commissario di esprimere le proprie valutazioni e, se del caso, misure alternative.

1.3 Ai sensi dell'articolo 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006 e s.m.i., l'importo di euro 730.000.000, al netto di IVA, come sintetizzato nella precedente "presa d'atto", costituisce il limite di spesa dell'opera di cui al punto 1.1 e comprende l'importo, comunque non superiore al due per cento dell'intero costo dell'opera, per le eventuali opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale strettamente correlate alla funzionalità dell'opera, nonché gli oneri di mitigazione di impatto ambientale individuati nell'ambito della procedura di VIA, fatte salve le eventuali ulteriori misure da adottare nel rispetto di specifici obblighi comunitari.

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

- 200 milioni di Euro dal Fondo di Sviluppo e Coesione, così come determinato dalla delibera Cipe 62/2011, risorse di competenza del MISE;
- 530 milioni di euro a valere su risorse statali di competenza del MEF, così articolate:
  - 100 milioni di Euro a valere sulle risorse del Fondo di Rotazione ex L. 183/1987, derivante dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale dei Programmi Operativi Nazionali e Regionali, così come determinato nell'ambito del Piano di Azione Coesione (v. Accordo tra Ministro per la Coesione Territoriale e Presidente della Regione Campania del 14 dicembre 2011);
  - 330 milioni di euro a valere su altre fonti statali derivanti da vari provvedimenti normativi, così come regolate dal Contratto di Programma Investimenti 2012-2016;
  - 100 milioni di euro a valere sulle risorse apportate dall'art. 1 comma 74 della Legge 147/2013 (Legge di Stabilità 2014).

1.5 La circostanza motivata concernente le eventuali maggiori esigenze finanziarie, che si dovessero manifestare in relazione all'accoglimento delle prescrizioni di cui al punto 1.2, rispetto al sopra citato limite di spesa, dovrà essere rappresentata al Commissario per le determinazioni conseguenti.

## *2. Ulteriori disposizioni*

2.1 Ai sensi dell'articolo 38, comma 3, dell'allegato XXI del decreto legislativo n. 163/2006, l'esito delle indagini archeologiche in corso di svolgimento e prescritte dal Ministero per i beni e le attività culturali sarà formalizzato nella relazione, di cui all'articolo 96, comma 2 del medesimo decreto legislativo, a conclusione della procedura



di verifica preventiva in fase di progettazione esecutiva e dovrà consentire la localizzazione dell'opera. In sede di approvazione del progetto definitivo RFI S.p.A. dovrà riferire sull'esito delle indagini archeologiche in corso di svolgimento.

2.2 In sede di approvazione del progetto definitivo RFI S.p.A. dovrà riferire su procedure, tempi e costi di dismissione del tratto di linea storica con particolare riferimento ad eventuali utilizzi ad uso pubblico del sedime dismesso e dei manufatti ferroviari.

2.3 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'articolo 4.1, lettera b), del contratto di programma 2012-2016 parte Investimenti tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana S.p.A.

### 3. Clausole finali

3.1 RFI S.p.A. provvederà ad assicurare, per conto del Commissario, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente ordinanza.

3.2 RFI S.p.A. in sede di approvazione tecnica 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.

3.3 RFI S.p.A. provvederà altresì a svolgere le attività di supporto intese a consentire al Commissario di intraprendere ogni azione volta al rispetto del termine di avvio dei lavori entro il termine del 31 ottobre 2015 fissato nell'articolo 1, comma 2, della legge n. 164/2014.

3.4 Il Commissario per la realizzazione dell'Asse ferroviario Napoli-Bari, ai sensi del comma 2 dell'articolo 1 della legge n. 164/2014 in sede di aggiornamento del Contratto di Programma trasmette al Cipe i progetti approvati, il cronoprogramma dei lavori e il relativo stato di avanzamento, segnalando eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati nel cronoprogramma di realizzazione delle opere.

3.5 La stazione appaltante è incaricata di curare gli adempimenti per la trasmissione della presente ordinanza alla Corte dei Conti e della successiva pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

La presente Ordinanza è pubblicata sul sito internet dedicato.

IL COMMISSARIO

Michele Mario Elia

## **ALLEGATO 1**

**“Progetti Sblocca Italia” (Legge n. 164/2014). Asse Ferroviario Napoli - Bari.  
Progetto: Raddoppio Canello – Frasso Telesino e Variante alla linea Roma-Napoli  
via Cassino nel Comune di Maddaloni.  
(CUP J41H01000080008)  
Approvazione progetto preliminare.**

- 1. PRESCRIZIONI**
  - 1.1 Prescrizioni in sede di progettazione definitiva**
  - 1.2 Prescrizioni durante la fase realizzativa**
  
- 2. RACCOMANDAZIONI**
  - 2.1 Raccomandazioni in sede di progettazione definitiva**
  - 2.2 Raccomandazioni durante la fase realizzativa**

## **1. PRESCRIZIONI**

### **1.1. 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 d'Impatto Ambientale esaminato e nelle sue integrazioni, alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici (rif. n. 01/MATTM allegato 2);
2. anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in argomento (rif. n. 02/MATTM allegato 2);
3. adottare per il viadotto S. Michele la soluzione studiata e definita nelle integrazioni al SIA che prevede il prolungamento del rilevato in corrispondenza del km 5+341,66 con l'eliminazione della prima campata lato Cancellò e l'eliminazione delle prime sette campate lato Benevento (rif. n. 03/MATTM allegato 2);
4. mantenere e salvaguardare, nelle interferenze con i corsi d'acqua al fine di salvaguardare la morfologia naturale, la qualità ambientale e la biodiversità, in corrispondenza degli attraversamenti con viadotto, le condizioni naturali degli alvei e delle sponde, evitando la rettifica e la riprofilatura delle sponde e del fondo con scogliere. Nel caso dei corsi d'acqua minori dovranno essere previste soluzioni di attraversamento a ponte evitando l'adozione di tombini scatolari. Prevedere inoltre interventi di rinaturalizzazione e riqualificazione ambientale nel caso di situazioni di scarsa naturalità, operando con le tecniche dell'ingegneria naturalistica (rif. n. 04/MATTM allegato 2);
5. eseguire indagini specifiche sia dirette che indirette in corrispondenza della galleria M. Aglio, in maniera tale da definire in maniera compiuta l'andamento del sovrascorrimento, al fine di arrivare ad un quadro esaustivo circa l'interferenza dell'opera con la falda del M. Aglio e quindi attuare tutte le misure necessarie al fine di preservare la risorsa (rif. n. 05/MATTM allegato 2);
6. verificare puntualmente la stabilità delle zone di imbocco della galleria M. Aglio, definendone gli eventuali interventi di sistemazione laddove necessari (rif. n. 06/MATTM allegato 2);
7. conformare gli imbocchi delle gallerie secondo le pendenze del versante attraversato e raccordarli con continuità alle opere di sostegno all'aperto (rif. n. 07/MATTM allegato 2);
8. 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 (rif. n. 08/MATTM allegato 2);
9. 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. (rif. n. 09/MATTM allegato 2);

10. 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 (rif. n. 10/MATTM allegato 2);
11. 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, Servizio VIA, settembre 1997 (rif. n. 11/MATTM allegato 2);
12. 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 (rif. n. 12/MATTM allegato 2);
13. 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 (rif. n. 15/MATTM allegato 2);
14. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dall'Appaltatore dell'Infrastruttura (capitolati d'appalti) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione alla conduzione delle attività di cantiere (rif. n. 17/MATTM allegato 2);
15. Predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001) (rif. n. 18/MATTM allegato 2);
16. 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 (rif. n. 19/MATTM allegato 2);
17. 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'art. 186 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. (rif. n. 20/MATTM allegato 2);
18. adeguare il piano di monitoraggio ambientale alle norme tecniche dell'allegato XXI del D.Lgs. 163/2006 e in particolare riguardo alla definizione delle soglie di

attenzione e alle procedure di previsione e di risoluzione delle criticità (rif. n. 21/MATTM allegato 2);

19. corredare la documentazione nelle fasi successive di progettazione con relazione paesaggistica conforme alle indicazioni dettate dal DPCM del 12.12.2005 pubblicato sulla G.U. 25 del 31.01.2006, inoltre gli elaborati dovranno documentare l'integrazione paesaggistica delle opere d'arte e di altri manufatti previsti, garantendo la loro qualità architettonica e l'inserimento nel contesto di appartenenza nelle aree sottoposte a tutela paesaggistica nonché le opere di ripristino delle aree di cantierizzazione (rif. n. 01/MinBAC allegato 2);
20. Nella tratta di progetto Cancellò-Frasso Telesino, che si localizza in una porzione di territorio del quale si evidenzia il rischio archeologico alto e medio-alto, al fine di ridurre il rischio di impatto archeologico dovranno essere eseguite, le opere sotto elencate:
  - a) nell'area delle stazioni dovranno essere effettuati saggi di scavo, nei settori dei previsti sottopassi ed edifici mediante trincee da condurre fino al substrato con la copertura del 30% delle aree nei settori di parcheggio mediante trincee da condurre fino al substrato con copertura del 20% dell'area, alternando saggi di scavo a trincea di profondità 1 m e 3,5 m.
  - b) nell'area di sedime delle sottostazioni elettriche dovranno essere effettuati saggi di scavo fino al substrato; - in corrispondenza dei viadotti e dei ponti dovranno essere effettuati saggi di scavo fino al substrato di m. 5x5 affiancati ad ogni pila; lo stesso per tutta l'estensione dello scatolare del Viadotto Cave e degli scatolari di imbocco ai ponti e viadotti; - nelle aree ove sono previste opere in trincea o galleria artificiale dovranno essere effettuati saggi di scavo ogni 20 metri condotti fino al substrato.
  - c) nell'area della linea ferroviaria dovranno essere effettuati saggi di scavo di m. 10x10 ogni 75 m., collocati in posizione sfalsata tra loro; la precisa collocazione di tali opere sarà concordata con la Soprintendenza al fine di accertare compiutamente la situazione archeologica degli eventuali resti della centurazione del territorio. In relazione a opere in rilevato è prevedibile l'effettuazione di saggi archeologici di profondità m. 1,5; ogni 5 saggi dovrà essere effettuato un saggio di profondità di m. 3,5 (rif. n. 02/MinBAC allegato 2).
21. La Direzione scientifica delle opere suddette dovrà essere in capo alla stessa Soprintendenza per i Beni Archeologici di Salerno, Avellino, Benevento e Caserta. (rif. n. 04/MinBAC allegato 2)
22. I lavori di scavo archeologico dovranno essere eseguiti da una Ditta specializzata con iscrizione alla categoria OS 25 e da archeologici di comprovata esperienza il cui curriculum dovrà essere sottoposto alla Soprintendenza competente. (rif. n. 05/MinBAC allegato 2)
23. Nessuna spesa dovrà essere intesa a carico della citata Soprintendenza. (rif. n. 06/MinBAC allegato 2)

## **1.2 Prescrizioni durante la fase realizzativa.**

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

1. mitigare le sorgenti di rumore in fase di cantiere secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM/01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" (rif. n. 13/MATTM allegato 2);
2. 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 previsti dalla normativa vigente (rif. n. 14/MATTM allegato 2);
3. 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 (rif. n. 16/MATTM allegato 2);
4. procedere, in caso di rinvenimenti a seguito degli scavi preliminari, agli opportuni ampliamenti delle aree di indagine archeologica (rif. n. 03/MinBAC allegato 2)

## **2. RACCOMANDAZIONI**

### **2.1. 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 (rif. lettera B/MATTM allegato 2).
2. In riferimento agli aspetti relativi alla viabilità interferita: dimensionamento della stessa secondo le norme dettate da D.M. 19/04/2006.
3. In riferimento agli aspetti geologici e geotecnici: integrare le relazioni tecniche di progetto con elaborato specificamente rivolto agli aspetti geotecnici compresi quelli connessi con la sismicità della zona.
4. In riferimento agli aspetti strutturali: per il profilo sismico si dovrà tener conto delle disposizioni previste nelle NTC 2008; per le varie opere d'arte dovranno essere meglio specificate le dimensioni dei plinti della sezione e del numero dei pali di fondazione.

### **2.2. 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 (rif. lettera A/MATTM allegato 2).