



Direzione Investimenti

Il Presidente e il Segretario della Conferenza

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 23/10/2018
RFI-DINA0011\P\2018\0002240

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
DVA direzione Generale per le Valutazioni
Ambientali - Divisione II
via C. Colombo, 44
00147 Roma

Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del
Turismo
Direzione Generale Archeologia Belle Arti e
Paesaggio - Servizio V Tutela del Paesaggio
via San Michele, 22
00153 Roma

Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del
Turismo
Soprintendenza Archeologica Belle Arti e
Paesaggio per le Province di Caserta e Benevento
v.le Dohuet (Reggia), 2/a
81100 Caserta

Ministero della Difesa
Comando Logistico dell'Esercito
Stato Maggiore
Ufficio Movimenti e Trasporti (MO.TRA)
v.le Castro Pretorio, 123
00185 Roma

Forze Operative Sud
Ex Comando Militare Esercito "Campania"
Palazzo Salerno
p.zza del Plebiscito, 33
80132 Napoli

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana - Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.525.279.633,00
Isenta al Registro delle Imprese di Roma —
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 - R.E.A. 758300





Aeronautica Militare
Comando Scuole dell'AM 3[^] Regione Aerea
Reparto Territorio e Patrimonio
Ufficio Servitù Militari
Lungotevere Nazario Sauro
70121 Bari

Comando Marittimo Sud di Taranto
Ufficio Infrastrutture e Demanio
Sezione Demanio
c.so dei Due Mari, 38
74123 Taranto

Regione Campania
Presidente
Via S. Lucia, 81
80132 Napoli

Regione Campania
On. Costantino Boffa
Coordinatore Tavolo Tecnico
Napoli Bari
Via S. Lucia, 81
80132 Napoli

Regione Campania
500900 - Direzione Generale per il Governo
del Territorio, i Lavori Pubblici e la Protezione
Civile
via De Gasperi, 28
80133 Napoli

Regione Campania
500800 - Direzione Generale per la Mobilità
Centro Direzionale, Isola C3
80143 Napoli



Regione Campania
Autorità di Bacino Nazionale dei fiumi Liri,
Garigliano e Volturno
v.le Lincoln, ex Area Saint Gobain
81100 Caserta

Comune di Benevento
Sindaco
Palazzo Mosti - via Annunziata
82100 Benevento

Comune di Torrecuso
Sindaco
p.zza A. Fusco, 71 a
82030 Torrecuso (BN)

Comune di Ponte
Sindaco
p.zza XXII Giugno
82030 Ponte (BN)

Provincia di Benevento
Presidente
p.zza Castello - Rocca di Rettori
82100 Benevento

Provincia di Benevento
Settore Infrastrutture, Viabilità e Trasporti
Risorse Idriche, Ambiente e Rifiuti
p.zza Castello - Rocca di Rettori
82100 Benevento

Anas S.p.A.
via Monzambano, 10
00185 Roma

Anas S.p.A.
Direzione Comp.le Napoli
Via John Fitzgerald Kennedy, 25
80125 Napoli



Enel Distribuzione S.p.A.
v.le Regina Margherita, 137
00198 Roma

Tim S.p.A.
c.so Italia, 41
00198 Roma

Wind S.p.A./Infostrada
via G. C. Viola, 48
00148 Roma
Snam Rete Gas S.p.A.
p.zza S. Barbara, 7
20097 S. Donato Milanese (MI)

Terna S.p.A.
Via E. Galbani, 70
00156 Roma

Consorzio di Bonifica del Sannio
v.le della Libertà, 61
81016 Piedimonte Matese (CE)

Alto Calore Servizi S.p.A.
c.so Europa, 41
83100 Avellino

- p. c. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Struttura Tecnica di Missione
via Nomentana, 2
00161 Roma

- p. c. Invitalia - Agenzia Nazionale per l'Attrazione
degli Investimenti e lo Sviluppo di Impresa
S.p.A.
via Calabria, 46
00187 Roma

- p. c. Task Force "Progetti Sblocca Italia"
Sede



p. c. Sig. Amministratore Delegato e Direttore
Generale di RFI S.p.A.
Sede

p. c. Sig. Commissario "Progetti Sblocca Italia"
Assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-
Catania-Messina
Sede

Oggetto: Asse ferroviario Napoli-Bari. Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano: Progetto Definitivo 3° lotto San Lorenzo Maggiore - Vitulano (CUP J41H01000080008).
Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 1, comma 4 del decreto legge n. 133/2014 come convertito dalla legge n. 164/2014 e s. m. i..

Verbale della riunione del giorno 10 ottobre 2018.

Premesso che:

- il progetto definitivo della tratta in questione è stato approvato in linea tecnica con nota del Referente di Progetto in data 18 settembre 2018;
- con relazione istruttoria della Task Force di RFI, si è ritenuto approvabile il progetto ai fini dell'indizione della Conferenza di Servizi;
- con Ordinanza n. 37/2018 il Commissario ha approvato il progetto definitivo in oggetto ai fini della indizione della Conferenza di Servizi;
- con nota del Presidente della Conferenza prot.RFI-DIN\A0011\P\2018\0002056 del 27 settembre 2018 è stata convocata la seduta della anzidetta Conferenza di Servizi per il giorno 10 ottobre 2018 alle ore 11,30 presso la "Sala Auditorium" di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- la suddetta convocazione è stata effettuata con le modalità e nei tempi stabiliti dall'art.1, comma 4 del suddetto decreto legge n.133/2014, come convertito dalla legge 164/2014;
- è stata data notizia della convocazione della Conferenza di Servizi mediante avviso pubblicato nell'Albo Pretorio dei Comuni interessati

TUTTO CIO' PREMESSO, SI DA' ATTO DI QUANTO SEGUE:

il giorno 10 ottobre 2018, si è tenuta la riunione dei partecipanti alla Conferenza di Servizi presieduta da Aldo Isi, Direttore della Direzione Investimenti di Rete Ferroviaria Italiana, in qualità di Presidente; Antonella Buonopane della S.O. Soppressione Passaggi a Livello e



Risanamento Acustico della medesima Direzione ha svolto le funzioni di Segretario, come da atto di individuazione del Commissario (Ordinanza n.37/2018).

Sono, altresì, presenti per RFI S.p.A. l'ing. Roberto Pagone Direttore Investimenti Area Sud; l'ing. Lucio Menta Referente di Progetto Progetti Napoli e Itinerario Napoli Bari; per la Società Italferr, l'ing. Ilaria D'Amore della Direzione Tecnica Area Operativa Sud e l'ing. Francesca Cerrone della medesima struttura.

Alle ore 12,00 circa, il **Segretario** apre la riunione della Conferenza e, dopo aver dato il benvenuto ai presenti, precisando che della seduta sarà redatto verbale in base alla registrazione effettuata, comunica quanto segue.

Italferr, nella qualità di soggetto tecnico di RFI, ha provveduto a far recapitare a tutti gli Enti invitati copia del progetto sottoposto alla valutazione ed approvazione della odierna Conferenza di Servizi e a pubblicare gli avvisi agli espropriandi, ai sensi e per gli effetti degli articoli 7 e 8 della legge 241/1990 e s. m. i, le cui eventuali osservazioni, pervenute nel termine di 30 giorni dalla data di ricevimento della intervenuta comunicazione dei relativi avvisi, saranno valutate nel corso del termine dei lavori di conferenza.

I lavori di Conferenza prevedono l'illustrazione del progetto e gli interventi degli Enti e delle Amministrazioni che ne facciano richiesta.

Al termine degli interventi, tutti i soggetti presenti alla seduta potranno formalizzare il loro parere presso la postazione appositamente predisposta, compilando l'apposita scheda, denominata "Atto di Assenso", con le eventuali osservazioni e/o precisazioni che riterranno opportuno formulare. Si evidenzia che lo schema stesso è stato predisposto al fine della concreta formalizzazione e per rendere omogenea la procedura di acquisizione delle valutazioni. Esso, pertanto, dovrà essere firmato in doppio originale da ciascun rappresentante chiamato ad esprimersi e verrà controfirmato dal Segretario per essere acquisito agli atti della Conferenza in funzione del completamento e del perfezionamento dell'iter procedurale della stessa. Uno degli originali sarà restituito all'interessato.

In merito alla formazione dei consensi da parte delle amministrazioni invitate presenti/non presenti alla Conferenza, il comma 4 dell'articolo 1 della legge 164/2014 recita che "qualora il rappresentante di un'amministrazione invitata sia risultato assente o comunque non dotato di adeguato potere di rappresentanza, la Conferenza delibera prescindendo dalla sua presenza e dalla adeguatezza dei poteri di rappresentanza dei soggetti intervenuti". La determinazione motivata di conclusione del procedimento di chiusura della Conferenza è adottata valutate le specifiche risultanze della Conferenza e tenendo conto delle posizioni prevalenti espresse in quella sede.

Secondo la riforma operata dal Decreto Legislativo n. 127/2016, la determinazione motivata conclusiva del procedimento è immediatamente efficace se presa alla unanimità o a posizioni prevalenti; l'efficacia è sospesa nell'ipotesi di dissenso qualificato espresso da parte di amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico territoriale, dei beni culturali o alla tutela della salute e della pubblica incolumità dei cittadini, nonché della Regione interessata, sempreché esso sia stato motivato e manifestato in conferenza di servizi, ai sensi del disposto degli articoli 14 ter, comma 7 e 14 quinquies della legge 241/1990, cui deve intendersi riferito



oggi, a seguito della riforma della disciplina della conferenza, l'articolo 1 comma 4 della legge 164/2014, fermo restando il disposto della sentenza della Corte Costituzionale n. 7/2016.

In tal caso, l'efficacia della determinazione conclusiva è sospesa, per consentire l'opposizione delle suddette Amministrazioni e/o della Regione, entro 10 giorni dalla comunicazione della determinazione conclusiva suddetta, al Presidente del Consiglio dei Ministri.

In ogni caso la procedura di riforma prevede un meccanismo di superamento del dissenso anche per gradi successivi volto ad evitare una situazione di stallo ovvero di non decisione sul progetto.

In assenza della determinazione dei presenti in Conferenza circa la data di chiusura dei lavori di conferenza, ovvero circa la data finale, è previsto comunque il termine massimo di 90 giorni entro il quale chiudere i lavori di Conferenza, come riportato nella lettera di convocazione del Presidente. I novanta giorni decorrono dalla data odierna e trovano scadenza in data 10 gennaio 2019.

All'interno del lasso temporale fissato per la conclusione della Conferenza di Servizi dovranno acquisirsi, nel termine di 30 giorni, i pareri, i visti, i nulla osta e le osservazioni delle Amministrazioni e dei soggetti interessati (art. 1 comma 5, della legge 164/2014). Pertanto, codeste Amministrazioni ed Enti dovranno fare pervenire i loro pareri entro la data del 9 novembre 2018.

Si precisa che è essenziale che codeste amministrazioni rispettino il termine di legge (30 giorni) per l'emissione del formale parere di competenza - nel nostro caso, come si ripete, tale termine trova scadenza in data 9 novembre 2018- in quanto, a decorrere da tale data, inizierà l'istruttoria su pareri resi che la Task Force "Progetti Sblocca Italia", istituita con CO n. 370/AD RFI del 16.01.2015, dovrà effettuare, avvalendosi delle competenti strutture della Stazione Appaltante (RFI) e del Soggetto Tecnico (Italferr S.p.A), al fine di sottoporre al Commissario l'approvazione del progetto, corredato da eventuali prescrizioni.

Il Segretario dà conto delle presenze come da schede di partecipazione ricevute.

Per il MATTM è presente il dott. Carlo Di Gianfrancesco; per il MIBAC è presente l'ing. Giacomo Carlo Tropeano; per la Regione Campania è presente l'architetto Marina Habetswalnner; per la Regione Campania On. Costantino Boffa in qualità di Coordinatore del Tavolo Tecnico Napoli-Bari; per la Provincia di Benevento, in rappresentanza del Presidente è presente l'ing. Salvatore Minicozzi; per il Comune di Ponte, il Sindaco dott. Marcangelo Fusco; per il Comune di Torrecuso il dott. Erasmo Cutillo; per il Comune di Benevento il dott. Parente; per la Società Anas S.p.A. il Responsabile Tecnico ing. Gianfranco Fusani e il sig. Gennaro Vallefuoco.

Il **Presidente** della Conferenza di Servizi ing. **Aldo Isi** nel prendere la parola ricorda alcuni aspetti procedurali che caratterizzano la Conferenza di Servizi in corso:

con Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133 "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive" convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164 l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. è stato nominato Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta



ferroviaria Napoli - Bari, di cui al Programma Infrastrutture Strategiche previsto dalla legge 21 dicembre 2001, n. 443; da ultimo con l'art. 1, comma 1138, della legge 27 dicembre 2017 n. 205 è stato prorogato al 31 dicembre 2020 il suddetto termine di cui all'art. 1 comma 1 primo periodo della normativa sopra citata; con Ordinanza n. 5 del Commissario, in data 11 marzo 2015, è stato approvato il Programma generale delle attività da porre in essere per ciascun intervento inserito nei "Progetti Sblocca Italia", nell'ambito del quale figura il Progetto Raddoppio Tratta Frasso Telesino-Vitulano; con Ordinanza n. 25 del 29 ottobre 2016, ai sensi dell'art. 1 della legge 11 novembre 2014, n. 164 e s. m. i. 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., il Commissario ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare dell'opera "Itinerario Napoli - Bari: Raddoppio della tratta Frasso Telesino - Vitulano", anche ai fini dell'accertamento della compatibilità ambientale, del perfezionamento, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, dell'intesa Stato-regione sulla localizzazione dell'opera, con l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e della apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili su cui la stessa è localizzata; con la suddetta Ordinanza RFI è stata autorizzata all'avvio del progetto definitivo completo dell'intervento Frasso Telesino - Vitulano per lotti funzionali in ragione della copertura finanziaria della fase progettuale e in previsione dell'integrale copertura finanziaria per la realizzazione del primo lotto funzionale Frasso Telesino-Telese prevista nello schema di aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 parte investimenti, in ordine al quale il CIPE ha espresso parere favorevole nella seduta del 10 agosto 2016, successivamente approvato con legge n. 225 del 1° dicembre 2016; con Ordinanza n. 36 del 23 aprile 2018 il Commissario ha approvato - ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 1 della legge 11 novembre 2014, n. 164 e s. m. i. e degli artt. 166 e 167, comma 5, del D. Lgs. 163/2006 e s. m. i., nonché ai sensi degli artt. 10 e 12 del DPR 327/2001 e s. m. i., - con prescrizioni, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del 1° lotto Frasso Telesino-Telese; restando approvato, solamente in linea tecnica, ai medesimi fini sopra detti, il progetto definitivo del 2° lotto Telese - San Lorenzo Maggiore, in attesa della positiva conclusione dell'iter autorizzativo del Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti;

E' stato rilevato un incremento di costo, per quanto attiene il 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore-Vitulano, in esito allo sviluppo della progettazione definitiva dello stesso effettuata in maniera coordinata ed integrata con la progettazione dei due lotti precedenti (Frasso Telesino-Telese e Telese-San Lorenzo Maggiore), di circa 100 Milioni di Euro, rispetto a quanto stimato nel progetto preliminare approvato, a seguito degli approfondimenti progettuali complessivi del lotto, degli adeguamenti alle normative sopravvenute nonché degli intervenuti adeguamenti tariffari;

- con delibera CIPE n.98 del 22 dicembre 2017 pubblicata sulla GURI, in data 9 giugno 2018 sono state assegnate al terzo lotto San Lorenzo Maggiore - Vitulano risorse finanziarie per 215



Mln di euro a valere sui fondi FSC di cui alla delibera CIPE n. 98 sopra indicata e per 100 Mln di euro a valere sull'aggiornamento 2016 del CdP MIT 2012/2016;

- con Ordinanza n. 34 del 6 aprile 2018, il Commissario ha approvato la rimodulazione del costo e delle relative coperture finanziarie delle singole fasi in cui è articolato il progetto di investimento "Raddoppio e Velocizzazione Canello - Benevento";

con il Contratto di Programma - parte investimenti - 2017-2021,- sul quale il CIPE con delibera n. 66 del 7 agosto 2017, pubblicata in data 10 aprile 2018, ha espresso parere favorevole, sono state recate nuove risorse pari a 414 milioni di euro , per un quadro finanziario complessivo che prevede risorse pari a 780 Milioni di Euro a fronte del costo pari a 995 Milioni di euro;

con nota prot.AGCS.RMNBF.58177.18.U il Soggetto Tecnico Italferr S.p.A. ha rassegnato il progetto definitivo afferente il " Raddoppio della tratta Frasso Telesino - Vitulano 3° lotto funzionale San Lorenzo Maggiore - Vitulano;

con nota prot. RFI- DIN-DIS.NB\A0011\P\2018 0000780 constatata la sostanziale rispondenza tra il progetto definitivo in oggetto ed il progetto preliminare approvato con prescrizioni dal Commissario con la sopra indicata Ordinanza n.25 del 21 ottobre 2016, il Referente di Progetto ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il Progetto Definitivo 3°lotto San Lorenzo Maggiore - Vitulano, in data 18 settembre 2018;

con relazione istruttoria la Task Force di RFI ha ritenuto approvabile il progetto definitivo dal Commissario ai fini della indizione della Conferenza di Servizi;

con Ordinanza n. 37/2018 il Commissario ha approvato il progetto definitivo in oggetto ai fini della indizione della Conferenza di Servizi;

Tanto premesso

La Conferenza di Servizi odierna viene direttamente indetta dal Commissario, ai sensi della legge 164/2014, come modificata della legge 26 febbraio 2016 n. 21 ed espletata attraverso le Strutture di RFI, in applicazione dell'art.1, comma 4 del decreto legge 133/2014 come convertito dalla legge 164/2014, che ha conferito al Commissario tale potere allorché si tratti di valutare progetti inerenti opere relative alla tratta ferroviaria Napoli – Bari con l'obiettivo – raggiunto - di avviare i lavori relativi a parte dell'intero tracciato entro e non oltre il 31 ottobre 2015. Pertanto la Conferenza è stata indetta con Ordinanza n. 37/2018 del Commissario ed è stata convocata con lettera prot.n. RFI-DIN\A0011\P\2018\0002956 in data 27 settembre 2018 dal sottoscritto Direttore Investimenti Aldo Isi, in quanto nominato Presidente della Conferenza stessa, con la suddetta Ordinanza n.37/2018 del Commissario.

E' questa una Conferenza di tipo decisorio che si svolge secondo le procedure previste dal comma 4 dell'art. 1 della legge, n. 164/2014 e si prefigge di ottenere, da parte degli Enti locali, delle Amministrazioni Pubbliche e degli altri Soggetti interessati, l'assenso sul progetto definitivo per la realizzazione della tratta ferroviaria in esame.

Al riguardo, il Presidente precisa che, per disposto della legge 164/2015 " Sblocca Italia"(art. 1 comma 5), codeste Amministrazioni ed Enti dovranno far pervenire il parere di competenza, a mezzo del proprio organo rappresentativo, entro il termine massimo di 30 giorni dalla riunione della conferenza ovvero entro il 9 novembre p.v.



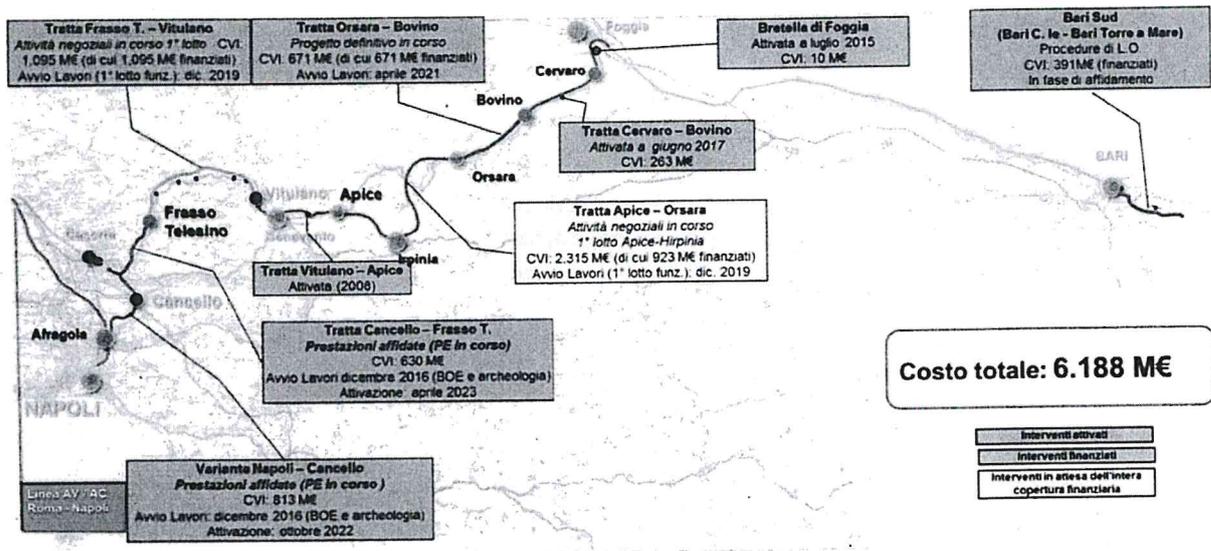
La Presidenza, a mezzo della Segreteria della Conferenza, come individuata dalla CO n. 370/AD RFI in data 16 gennaio 2015, trasmetterà tali pareri alla Task Force “ Progetti Sblocca Italia”, istituita dalla indicata CO n. 370/AD RFI che ha il compito già di spettanza della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di effettuare la istruttoria sui progetti.

Il Presidente precisa, altresì, che entro il termine massimo di 90 giorni dalla data odierna di riunione della conferenza - termine indicato al comma 2 dell'articolo 14 ter della legge 241/1990, come modificato dal decreto legislativo n. 127/2016, applicabile alla conferenza di servizi in corso per effetto del disposto dell' articolo 7 dello stesso decreto legislativo, secondo il quale, a far data dal 28 luglio 2016, alle Conferenze di Servizi devono applicarsi le norme contenute nel detto Decreto - nel nostro caso entro il giorno **10 gennaio 2019**, conclusa con la determinazione motivata conclusiva del procedimento la Conferenza di servizi, il Commissario approva il progetto, anche avvalendosi dei poteri di cui all'art.1 comma 4 della legge 164/2014. L'approvazione del progetto da parte del Commissario mediante Ordinanza:

- sostituisce a tutti gli effetti ogni autorizzazione, concessione, nulla osta o atto di assenso comunque denominato di competenza della Amministrazioni/ Enti partecipanti;
- conferisce efficacia alla dichiarazione di pubblica utilità disposta ex lege ai sensi dell'articolo 1, comma 3 del D.L. 133/2014, come convertito dalla legge 164/2014 e s. m. i..

Il Presidente a termine dell'intervento ringrazia tutta la squadra che ha lavorato per la redazione del progetto definitivo in valutazione, con particolare riferimento al Coordinatore della Task Force, ing. Roberto Pagone, al Referente di Progetto, ing. Lucio Menta e ai colleghi di Italferr. Rivolge inoltre un particolare ringraziamento all'on. Costantino Boffa, per la preziosa collaborazione alla Task Force, in qualità di Coordinatore del Tavolo Tecnico Napoli Bari.

Passa quindi la parola al **Coordinatore della Task Force Progetti Sblocca Italia, ing. Roberto Pagone**, il quale inizia il suo intervento evidenziando che l'itinerario Napoli-Bari, che appartiene al corridoio 5 TEN - T, consentirà di integrare l'infrastruttura ferroviaria del Sud Est, ed in particolare la Puglia e le Province più interne della Regione Campania, con le Direttrici di collegamento, al Nord del Paese e con l'Europa, al fine di favorire lo sviluppo socio economico del mezzogiorno. Evidenzia, quindi, che l'intervento in questione è volto a connettere il territorio e non a scavalcarlo, tenendo ben presente le aspettative del territorio stesso coniugandole con quelle di natura tecnica sottese alla realizzazione della linea. I tempi utilizzati ad oggi, sono stati di tre anni e mezzo a partire dal gennaio 2015 ovvero sono stati dimezzati rispetto a quelli usuali per l'approvazione di progetti analoghi di ex legge obiettivo. I benefici attesi sono una forte riduzione dei tempi di percorrenza; con conseguente aumento dell'offerta generalizzata del servizio ferroviario, trattandosi di linea non ad alta velocità ma ad alta capacità. L'Ing. Pagone passa quindi ad evidenziare attraverso la tabella sotto - riportata gli interventi relativi all'itinerario Napoli -Bari, finanziati; attivati e quelli in attesa della intera copertura finanziaria,



ripercorrendone le caratteristiche principali ed i vari passaggi autorizzatori relativi a ciascun lotto funzionale delle tratte in corso di realizzazione del suddetto Itinerario.

Linea Napoli Cancellò: si tratta di nuova linea a doppio binario, in variante, lunga 15,5 km, con velocità di 130 Km/h, con tre nuove fermate, una nuova Stazione e un nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione, con Posto Centrale a Napoli. Tale intervento consentirà tra l'altro di sopprimere tutti i 12 passaggi a livello presenti lungo la tratta storica, con un miglioramento complessivo della viabilità dell'area.

Ricorda poi che l'intervento garantirà l'integrazione della linea convenzionale con la linea AV/AC Roma - Napoli;

Linea Raddoppio e velocizzazione della tratta Cancellò - Frasso Telesino/Dugenta si tratta di una linea di lunghezza totale pari a circa 16 Km. L'intervento prevede la velocizzazione ed il raddoppio della linea storica, parte in affiancamento alla linea attuale, per circa 10 km e parte in variante di tracciato, per circa 6 km.

L'intervento consentirà: un incremento della capacità di trasporto sulle tratte e di ottenere un significativo recupero dei tempi di percorrenza; miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio viaggiatori, attraverso l'eliminazione della rottura di carico per le relazioni Napoli - Benevento - Bari attualmente effettuata nella stazione di Caserta; potenziamento delle relazioni merci tra l'area di Sud-Est e lo scalo di Maddaloni-Marcianise, ottimizzando i movimenti di accesso allo scalo;

Raddoppio tratta Apice Orsara:

l'intervento prevede una nuova linea a doppio binario di lunghezza totale pari a circa 47,4 chilometri in completa variante rispetto alla linea storica a semplice binario con realizzazione di due nuove stazioni e una fermata con soppressione di cinque passaggi a livello.



Ricorda altresì lo stato dei 2 lotti funzionali:

1° lotto Apice- Hirpinia il cui Progetto Definitivo è stato approvato con Ordinanza n. 35 del Commissario del 23 aprile 2018 mentre l'iter negoziale è stato avviato con pubblicazione del Bando di gara sulla GUCE nel giugno 2018;

2° lotto Hirpinia-Orsara è in corso la Progettazione Definitiva. L'ing. Pagone ricorda, a questo punto, che, nell'ipotesi che la copertura finanziaria, oggi non disponibile, sia confermata entro l'estate del 2019, si potrà procedere, entro lo stesso anno, con la Conferenza di Servizi. Ciò consentirà la riduzione dei tempi di percorrenza sulla Apice - Orsara (parte del miglioramento di prestazioni infrastrutturali atteso sull'intera linea Napoli - Bari), l'incremento delle prestazioni merci in termini di trasporto combinato e modulo sul collegamento Bari - Napoli a completamento dell'intervento nella sua totalità. **Raddoppio Orsara Bovino:**

l'intervento prevede il raddoppio per circa 13 km sostanzialmente in variante rispetto all'attuale tracciato. E' prevista la dismissione delle due attuali stazioni di Bovino ed Orsara di Puglia e la realizzazione di una nuova fermata ad Orsara di Puglia. Nell'agosto 2016 è stato rilasciato il parere favorevole del CIPE sull'aggiornamento 2016 del CdP RFI 2012-2016, che prevede la copertura finanziaria per 14 Mln € della progettazione della tratta Orsara-Bovino. A seguito della predetta copertura finanziaria si è proceduto ad avviare il progetto di fattibilità tecnica economica, ai sensi del D. Lgs. 50/2016 e s. m. i.. Il Progetto di fattibilità tecnica economica è stato approvato ed è stata avviata, nel marzo 2018, la Progettazione Definitiva;

Raddoppio Bovino - Cervaro:

il raddoppio è stato attivato all'esercizio il 25 giugno 2017 ed è stato elevato a piena velocità di 200 Km/h nel dicembre 2017. Attualmente sono in corso di completamento alcune opere accessorie e di ripristino viario complementari.

Terminato il quadro di insieme dell'intervento Itinerario Napoli Bari, l'ing. Pagone precisa che la linea che si va a costruire, Raddoppio Tratta Cancellone Benevento, rispetto alla quale il terzo lotto in valutazione ne costituisce il termine, comporta oltre che l'eliminazione dei passaggi a livello esistenti e la riduzione delle interferenze con il territorio, un incremento dei livelli prestazionali e della capacità dell'infrastruttura, il miglioramento della competitività del trasporto su ferro con conseguente recupero dei tempi di percorrenza. Da Napoli a Bari si arriverà in circa due ore senza fermate e da Roma a Bari in circa 3 ore senza fermate. Ulteriori risultati evidenziati saranno una migliore integrazione della rete ferroviaria nel sistema AV/AC; nonché l'integrazione della linea ferroviaria con le strutture dedicate a intermodalità; recupero, riqualificazione e valorizzazione delle aree ferroviarie da dismettere.

L'ing. Pagone ringrazia poi l'onorevole Boffa per il coordinamento con il territorio interessato nonché per i vari incontri svolti in sede locale che hanno consentito di chiudere le procedure autorizzatorie con la totale condivisione da parte del territorio stesso e non a maggioranza.

Passa poi la parola all'ing. **Lucio Menta**, Referente di Progetto della tratta, il quale ricorda che l'itinerario Napoli Bari nasce dalla mancata possibilità ad oggi di collegare Bari con Napoli in via diretta perché occorre spezzare il viaggio a Caserta. Ricorda che gli interventi relativi all'itinerario indicato sono stati valutati anche secondo i criteri del protocollo ENVISION e quindi nel massimo rispetto delle tematiche di sostenibilità ambientale e di integrazione modale



. Ricorda quindi quanto segue. Gli interventi previsti all'interno del presente Progetto Definitivo s'inseriscono nell'ambito della riqualificazione delle relazioni trasportistiche dell'asse trasversale Napoli - Benevento - Foggia - Bari. Tali interventi sono finalizzati a dare adeguata risposta alle mutate esigenze di mobilità dei viaggiatori e delle merci e costituiscono un elemento fondamentale per lo sviluppo dell'intero Meridione, per una sua migliore integrazione economica e sociale nel Paese ed in Europa. In tal senso, la realizzazione dell'alta capacità Napoli - Bari, unitamente all'attivazione del sistema ferroviario dell'alta velocità Roma - Napoli, favorirà l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria del Sud - Est con le Diretrici di collegamento al Nord del Paese e con l'Europa, a sostegno dello sviluppo socio-economico del Mezzogiorno, riconnettendo due aree, quella campana e quella pugliese. Ribadisce quanto precisato dall'ing. Pagone e, cioè, che gli obiettivi perseguiti dal complesso degli interventi compresi nell'Itinerario possono essere sintetizzati nel: miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali comparabili con il trasporto su gomma, allo stato più attrattivo (circa 3h) ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza; miglioramento dell'integrazione della rete ferroviaria di Sud - Est con il sistema AV/AC, con conseguente aumento generalizzato dell'offerta del servizio ferroviario nell'intero Mezzogiorno; miglioramento dell'integrazione della tratta ferroviaria con le strutture dedicate all'intermodalità e alla logistica, con conseguente aumento delle quote di trasporto merci su rotaia, in coerenza con il sistema di nodi (es. piattaforme intermodali, porti) previsti nel nuovo assetto della rete TEN-T.

Ricorda i tempi di realizzazione delle opere evidenziando che la tratta Napoli Canello si sta per procedere alla consegna dei lavori all'appaltatore, inoltre evidenzia che sono già state avviate le attività di BOE; la tratta Canello - Frasso - Dugenta è anch'essa prossima alla consegna dei lavori all'appaltatore, inoltre evidenzia che anche in questo caso sono già state avviate le attività di BOE e pressoché completate le indagini archeologiche; il PD della tratta Bovino Orsara è in corso di ultimazione e sarà inviato al vaglio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; la tratta Bovino Cervaro è già attiva e percorsa alla velocità di 200 km orari. Sottolinea quindi che sono visibili i primi benefici dell'intervento posto in essere dal Commissario.

Entrando poi nello specifico, precisa quindi che la tratta Dugenta/Frasso Telesino-Telese è già in gara; il secondo lotto è in attesa di finanziamento e il terzo lotto è oggi in valutazione di Conferenza di Servizi.

Entrando nell'esame del terzo lotto, ricorda che progetto Definitivo: "Terzo Lotto San Lorenzo Maggiore - Vitulano" ha inizio al km 39+050, subito dopo la stazione di San Lorenzo Maggiore.

Passa quindi la parola all'ing. **Ilaria D'Amore**, che illustra il progetto nel dettaglio.

L'inizio del progetto, per le Opere Civili, è il km 39+050, subito dopo la stazione di San Lorenzo. Dalla stazione di S. Lorenzo, fino al km 40+600 circa, il progetto si sviluppa in stretto affiancamento alla linea storica. Tra il km 39+690 e il km 40+400 circa viene ripristinata una viabilità minore in affiancamento lato nord alla sede ferroviaria. Dal km 40+600 fino a fine intervento la linea è in variante rispetto alla sede della linea storica.



Finito il tratto in raddoppio, la nuova linea taglia a raso la sede del binario della linea storica portandosi in affiancamento al binario esistente, lato sud.

Tra il km 40+983.00 ed il km 41+213.00 la tratta in progetto sovrappassa il Fiume Calore con un viadotto di lunghezza complessiva pari a 230m, il viadotto Calore-Torrecuso realizzato con la medesima tipologia di impalcato prevista per gli altri viadotti della linea, impalcato isostatici in c.a.p. e a struttura mista acciaio-calcestruzzo, a cui si aggiungono 44m di struttura scatolare, (spalla A) con la quale il viadotto sovrappassa anche la S.P. 106 consentendone il mantenimento in sede. La linea, in questo tratto, attraversa il Comune di Ponte ed in particolare l'area compresa tra il Calore, a nord, e la S.S. Telesina a sud (attualmente in fase di progettazione esecutiva il raddoppio in sede della S.S. Telesina da parte di Anas). Al km 41+570 viene rilocalizzata la fermata di Ponte, si inserisce sul nuovo tracciato in trincea, a sud dell'abitato. L'accessibilità alla fermata avviene attraverso una piazza lineare antistante l'ingresso, con accosto del kiss&ride e fermata bus, adiacente al nuovo parcheggio con capienza 50 posti auto. La viabilità di adduzione, a doppio senso di circolazione, è collegata alla Strada Provinciale 106 e, dopo un breve tratto in rettilineo, che ricalca un tratto di viabilità esistente, si dispone parallela alla linea ferroviaria. All'interno del parcheggio, la circolazione dei mezzi è ad anello, con corsie e raggi di manovra adeguati alla svolta dei bus. Al km 41+758 la linea entra in galleria per un breve tratto (galleria Ponte 466 m).

La galleria, così come tutte le gallerie previste nell'intervento, sono realizzate con scavo in tradizionale a piena sezione, prevedendo interventi di presostegno e precontenimento al fronte ed al contorno; installazione al fronte di un rivestimento provvisorio con spritz beton e centine metalliche; getto dei rivestimenti definitivi di arco rovescio e calotta e la gestione delle acque in sotterraneo con drenaggi in avanzamento e impermeabilizzazione dei rivestimenti definitivi.

Nell'ambito territoriale, in uscita dalla galleria Ponte, è prevista la realizzazione di una nuova S.S.E. Tra il km 42+520 ed il km 43+000 la tratta in progetto sovrappassa ancora il Fiume Calore con un viadotto di lunghezza complessiva pari a 480 m. Superato il Calore la linea in progetto taglia il binario esistente a raso e torna in galleria (galleria Reventa) per un tratto di 228m. L'area di imbocco lato Cannello è realizzata in affiancamento alla SP106/via G. Ocone per la quale è garantita la funzionalità durante le fasi di scavo. La configurazione definitiva dell'imbocco prevede un tratto di galleria artificiale scatolare, al di sopra della quale sarà riportata la strada SP106 nella sua sistemazione definitiva.

Al km 43+430 c.a., fra l'imbocco lato Benevento della Galleria Reventa e l'imbocco lato Cannello della successiva Galleria Le Forche, la tratta in progetto scavalca con un Ponte di sviluppo pari a 50 m il Torrente Reventa.

Al km 43+480 il tracciato ritorna in galleria (galleria Le Forche) per 2.246 m, per la quale sono previste due uscite di emergenza per consentire l'esodo in sicurezza dei passeggeri, in ottemperanza alle STI.

In uscita dalla galleria (Vallone Fangara) un breve tratto in trincea riporta la linea in progetto sul sedime già realizzato a doppio binario. Dal km 45+900 circa, poco prima dell'innesto sul doppio binario esistente, la velocità si riduce a 160km/h. La fine intervento opere civili è al km 46+372 c.a. (Imbocco Galleria Mascambroni).



Si passa ad esaminare nel dettaglio i vari aspetti del progetto in valutazione.

Aspetto idrogeologico: L'approfondimento idrogeologico ha consentito di definire, con il dovuto grado di dettaglio, le principali caratteristiche dell'area e lo schema di deflusso idrico sotterraneo relativo a tale settore. Le analisi sono state basate, in particolare, sui dati geologico-strutturali a disposizione e sulle informazioni idrogeologiche presenti nella vasta letteratura scientifica riguardante l'area. Infine, lo studio geologico condotto ha permesso di definire, in maniera puntuale e dettagliata, lo stato di alterazione/fessurazione/carsismo degli ammassi rocciosi e le caratteristiche granulometriche dei terreni interessati dalle opere in progetto, definendo l'assetto geologico che interessa la tratta, rappresentato principalmente dalle *unità del fortore*, caratterizzate dalle argille varicolori superiori e dalla formazione di San Giorgio, e dai *depositi continentali* a carattere alluvionale.

Aspetto idraulico, stante il carattere torrentizio dei corsi d'acqua, è stato previsto di proteggere le zone in prossimità degli attraversamenti di progetto mediante massi di adeguata pezzatura. Nei casi in cui nel corso della verifica il modello matematico implementato ha evidenziato elevate velocità della corrente sono state adottate protezioni con massi. In taluni casi, laddove le velocità in alveo sono limitate e laddove, nei sopralluoghi effettuati, non vi era evidenza della presenza di trasporto solido, sono state previste delle protezioni "morbide" in materassi tipo Reno. E' stata effettuata una verifica sui livelli idrici forniti dal modello bidimensionale per un tempo di ritorno pari a 300 anni, che ha permesso di definire la quota di progetto intesa come quota del piano del ferro, il livello idrico e il relativo franco oltre che la scelta della tipologia delle opere di attraversamento dei corsi d'acqua e la disposizione delle pile dei viadotti in prossimità dell'alveo. In conclusione si afferma che le opere in progetto non comportano la diminuzione della capacità di invaso del territorio.

Cantierizzazione: al fine di realizzare le opere in progetto, è prevista l'installazione di una serie di aree di cantiere lungo il tracciato della linea ferroviaria, (campo base/cantiere operativo, area di stoccaggio, aree per il deposito temporaneo delle terre, cantieri di armamento) e vengono illustrate le viabilità che saranno interessate dai mezzi di cantiere per raggiungere tali aree. Nel progetto è inoltre contenuto il programma Lavori, dal quale si evince il tempo di realizzazione delle opere previsto in 1.740 giorni.

Passa poi ad esaminare l'**aspetto ambientale** della tratta in valutazione.

La progettazione dell'intervento è stata elaborata secondo un principio fondamentale di tutela dell'ambiente, nel rispetto degli ambiti territoriali e ambientali interferiti. Si è progettato in ottemperanza alle prescrizioni-raccomandazioni ricevute nel corso dell'iter autorizzatorio del progetto preliminare e ai sensi della normativa vigente; prediligendo il riutilizzo e il recupero dei materiali di risulta rispetto allo smaltimento; cercando di mantenere un'elevata qualità paesaggistica e ecologica dei luoghi attraversati. Si sono assicurati standard di elevata qualità sulle lavorazioni, minimizzando quelle che sono le interferenze con i recettori impattati, prevedendo quindi opportuni sistemi di mitigazione ambientale. Vengono anche esaminate le eventuali variazioni che possono intervenire nell'ambiente a seguito della realizzazione dell'opera, nonché un progetto di monitoraggio ambientale.



Sono state eseguite misure fonometriche per la taratura del modello acustico con il quale sono state localizzate e dimensionate le barriere antirumore e sono stati previsti interventi sui recettori in modo diretto.

Il progetto ambientale della cantierizzazione contiene le analisi degli aspetti ambientali connessi alla fase realizzativa e costruttiva delle opere. Vengono eseguite simulazioni delle principali componenti ambientali proprio sugli scenari maggiormente impattati, utili al dimensionamento degli interventi di mitigazione, che sono barriere antirumore e antipolvere, barriere antirumore lungo i fronti di avanzamento dei lavori, interventi sulle sorgenti di rumore, bagnatura delle aree e delle piste di cantiere, spazzolatura delle viabilità esterne ai cantieri.

Nell'ambito della gestione delle terre e dei materiali, sono stati eseguiti i censimenti dei siti contaminati e potenzialmente contaminati attraverso sondaggi e analisi ambientali, ai sensi della normativa vigente ambientale, e non è stata rilevata nessuna contaminazione in riferimento alla destinazione d'uso del sito. Passando all'analisi dei flussi di materiali di approvvigionamento e produzione dal cantiere, è prevista la gestione in qualità di sottoprodotti per i materiali da scavo da riutilizzare nell'ambito dell'appalto o da conferire ad idonei siti di destinazione esterni al cantiere, individuati mediante analisi multicriteria, tutto definito nell'ambito del piano di utilizzo. E' prevista anche una gestione in regime di rifiuti della parte dei materiali che sono in esubero rispetto a quelli che vengono riutilizzati nell'ambito del progetto, inviati ad idonei impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti disponibili sul territorio.

Sono inoltre compresi gli approvvigionamenti esterni dei materiali proprio per il completamento e la realizzazione dell'opera in progetto.

Il progetto definitivo contiene anche il progetto di monitoraggio ambientale, in quanto vengono monitorate le componenti ritenute sensibili, quali suolo, atmosfera, rumore, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee e le componenti naturalistiche, il paesaggio e l'ambiente sociale, in fase di ante operam, corso d'opera e post operam.

Il progetto inoltre contiene la relazione paesaggistica, che evidenzia la coerenza e compatibilità delle opere progettate rispetto ai valori riconosciuti dai vincoli, individuati mediante ricognizioni dei beni paesaggistici e l'analisi del paesaggio. Sono state inoltre effettuate verifiche di intervisibilità mediante fotosimulazioni dell'intervento per l'inserimento paesaggistico nella fase di ante operam, di post operam e di post operam post mitigazione. E' infatti previsto nell'ambito dell'intervento il progetto delle opere a verde, che è un processo di tipo analitico che individua le specie vegetative da utilizzare proprio per la riqualificazione ambientale delle opere dopo la realizzazione del progetto.

Aspetti archeologici In base alla normativa sulla verifica preventiva dell'interesse archeologico (D.Lgs. 163/2006, art.96 co.1, lett. a), e in ottemperanza alla prescrizione n. 28 dell'Ordinanza n°25 del 29 ottobre 2016, sono in corso le attività di archeologia preventiva, che prevedono nell'ambito della Progettazione Definitiva l'esecuzione di una serie di indagini archeologiche preliminari nelle aree valutate a potenziale rischio archeologico alto, secondo il progetto elaborato da ITALFERR e approvato dall'allora competente Soprintendenza Archeologia della Campania con nota prot. n. 2060 del 13 maggio 2015.



La campagna di indagini archeologiche ha previsto l'esecuzione di una serie di sondaggi archeologici di varie dimensioni, che insistono nei tratti d'opera ferroviaria valutati ad alto rischio archeologico. Nel 3° lotto ricadono i saggi da 40 a 66, nei comuni di Ponte e Torrecuso, le cui risultanze sono state trasmesse alla competente Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Caserta e Benevento per l'espressione del parere di competenza.

È stato inoltre compreso nel progetto definitivo il progetto degli **espropri**, con evidenza delle aree degli espropri necessarie alla nuova sede ferroviaria, alle opere di mitigazione ambientale, nonché delle parti di occupazione temporanea non preordinata all'esproprio durante la fase realizzativa, oltre ovviamente al censimento delle strade esistenti e dei corsi d'acqua.

Interferenze: il tracciato ferroviario di progetto interferisce, oltre che con viabilità esistenti e corpi idrici, con la rete di servizi presenti nei territori attraversati (rete telefonica, rete elettrica, fognaria, rete di illuminazione pubblica, acquedotto etc). Per tali servizi interferenti in sede di progettazione preliminare sono stati redatti elaborati specifici ai fini dell'individuazione e censimento. In fase di Progetto Definitivo, è stato attivato sia con note ufficiali che per le vie brevi, il processo di interlocuzione con gli Enti ai fini delle risoluzioni tecniche ed economiche delle interferenze. Nel Progetto Definitivo è stata prevista l'integrazione del censimento elaborato nella fase di Progetto Preliminare, sulla base delle indicazioni ricevute dagli Enti nel corso degli incontri effettuati e sulla base dei rilievi celerimetrici/sopralluoghi.

Per gli Enti che non hanno ancora trasmesso i progetti di risoluzione si attende la condivisione del progetto nell'ambito di questa Conferenza di servizi.

Terminato l'intervento dell'ing. D'Amore, il Segretario dà il via agli interventi dei presenti, dopo avere dato lettura della nota, in data 10 ottobre, della Provincia di Benevento, Servizio Tutela dell'Ambiente, consegnata, "brevi manu", in riunione di Conferenza, che resta agli atti della stessa; nonché della nota in data 9 ottobre u.s. del Servizio Tecnico viabilità.

Prende la parola il **delegato dal Sindaco di Benevento, dottor Renato Parente**, il quale valuta positivamente l'opera a nome del Sindaco e propone di approfondire la fattibilità, anche a mezzo di apposito studio, di prevedere la stazione di Benevento come una sorta di "hub" per il territorio interessato; propone, inoltre, di prevedere un studio di prefattibilità, per la redazione del quale sono state avviate dal Comune interlocuzioni apposite con l'Università del Sannio, anche in merito al possibile scambio merci nella zona attigua alla stazione suddetta.

Terminato l'intervento del dott. Parente, interviene il **Sindaco di Ponte** il quale obietta che la proposta della Provincia di Benevento, relativamente al territorio di Ponte, "spezzerebbe" la pista ciclabile. Espone poi alcune problematiche relative ad alcune viabilità da realizzarsi, che, però, come chiarito dall'ing. D'Amore, rientrano nell'ambito delle opere previste a corredo del secondo lotto (Telese - San Lorenzo Maggiore), oggetto di precedente Conferenza di Servizi. A questo punto, l'ing. Pagone propone un incontro tra i rappresentanti del Comune di Ponte con quelli della Società Italferr, in cui, ferma, comunque, restando la impossibilità di tornare su decisioni già prese in precedenti ambiti autorizzatori, potranno essere forniti chiarimenti progettuali in merito alle suddette viabilità, non potendo le stesse costituire oggetto di discussione della Conferenza in corso.



Il Sindaco evidenzia anche la preoccupazione per una abitazione del Comune di Ponte che resta a immediato ridosso della linea , ricevendo però assicurazioni dall'ing. D'Amore di Italferr in merito alla garanzia della piena fruibilità di tutti gli accessi alla abitazione stessa, come risulta dal progetto di che trattasi.

Interviene il **Sindaco di Torrecuso dottor Erasmo Cutillo** , il quale si dichiara emozionato dal video illustrativo dell'intervento che interessa il comune di Torrecuso anche se evidenzia che, nonostante il progetto in valutazione preveda una fermata ed una galleria nel Comune indicato, non sia stata prevista per le dette opere la denominazione di "Torrecuso " .

Chiede poi se esiste la possibilità di eventuali deroghe alla fascia di rispetto imposta nella misura di 150 metri, in quanto tale estensione va ad intaccare in modo impattante aree a forte vocazione commerciale, impedendone la fruibilità ed eventuale sfruttabilità da parte dei proprietari medesimi. Chiede quindi un incontro tra Amministrazione Comunale, cittadini ed RFI, mediato dall'onorevole Boffa, per una puntuale valutazione delle problematiche anche relative alla viabilità locale e dei servizi. Interviene **Ping. Menta** chiarendo che la suddetta fascia di rispetto, nella estensione di 150 metri, è da intendersi temporanea fino all'attivazione della nuova tratta ferroviaria, in quanto volta a tutelare il corridoio infrastrutturale ed evitare che si costruisca, da parte di terzi, nel corso dell'iter autorizzatorio del progetto.: Interviene a questo punto **l'architetto Marina Habetswallner**, in rappresentanza della Regione Campania, la quale manifesta apprezzamento per il progetto, in linea generale. Precisa, però, che anche per questa tratta la Regione si avvarrà della stessa procedura utilizzata per le precedenti tratte in valutazione. Pertanto prima di predisporre la Delibera di Giunta Regionale verranno sentiti tutti i Comuni interessati.

Passa quindi la parola all'**On. Costantino Boffa**, il quale ringrazia RFI per il riconoscimento del lavoro fatto insieme e, riprendendo l'intervento del rappresentante del Comune di Benevento, avanza la proposta di fare un approfondimento in merito alla valorizzazione della stazione di Benevento stessa, ad evitare che la cittadinanza venga tratta nella convinzione errata che la città venga tagliata fuori dall'alta velocità. L'onorevole Boffa si aggancia poi , a questo punto, all'intervento dell'ing. Menta, relativamente al rispetto dell'ambiente, chiedendo, ad evitare l'eccessivo trasporto su gomma, di valorizzare lo scalo merci di Benevento, ricordando, tra l'altro, il beneficio che ne avrebbero gli inserimenti industriali della zona, ad es. la Società Nestlé per i volumi significativi di traffico merci . Chiede, quindi, di esaminare se esistano le condizioni per realizzare tali aspettative anche predisponendo uno studio di prefattibilità in materia. Chiede, poi, di verificare insieme ai Comuni interessati dalla tratta da Frasso a Vitulano la possibilità di riutilizzare il territorio a seguito della dismissione della linea ferroviaria, prevedendo piste ciclabili. Il Segretario interviene, a questo punto, riconoscendo le legittime aspettative del Territorio, come coerentemente rappresentate dall'on. Boffa. Tornando all'esame del progetto definitivo in valutazione, il Segretario invita il rappresentante della Società Anas S.p.A., ing. Gianfranco Fusani a manifestare il parere di competenza. L'ing. Fusani dichiara che in previsione della realizzanda opera ferroviaria, nonché in previsione del raddoppio della SS 3762 Telesina, sono state ridotte le interferenze ad eccezione dell'innesto dello svincolo su Torrecuso per il quale occorre proseguire nelle interlocuzioni con i colleghi di



Italferr. Occorrerà altresì operare in modo che degli interventi di cantierizzazione dei due interventi siano resi compatibili evitando interferenze e sovrapposizioni. Interviene a questo punto, il rappresentante del Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, dott. **Carlo Di Gianfrancesco**, il quale precisa che è stata avviata la procedura di ottemperanza e verifica del piano di utilizzo delle terre in base al DPR n.120/2017. Con riferimento agli interventi degli Enti locali, raccomanda che le eventuali modifiche progettuali, sostanziali o meno, suggerite dai Comuni che rientrano nell'ambito di valutazione della presente Conferenza, in ogni caso siano immediatamente inviate al MATTM per consentire alla Commissione VIA la adeguata valutazione nei tempi previsti dalla legge. Interviene, a questo punto, **ing. Giacomo Carlo Tropeano**, in rappresentanza del Ministero dei Beni Culturali e del Turismo (MIBAC), precisando che il Ministero di appartenenza ha avviato le procedure autorizzatorie interessando la Soprintendenza di settore per il parere di spettanza. Interviene nuovamente il **Sindaco di Ponte Marcangelo Fusco** per chiedere di poter discutere nel tavolo tecnico degli aspetti evidenziati che non fanno parte del terzo lotto in valutazione. Considerata l'alta vocazione della nostra valle di produzioni di eccellenza agro-alimentare si intende come favorevolmente accogliente la disponibilità alla massima medicazione con l'impegno da parte di RFI di nascondere le necessarie cementificazioni con opere di rivestimento in pietra o altri materiali affini e una idonea alberazione, da intendersi con varietà autoctone, riservandosi comunque tutto quanto premesso di fare delle osservazioni come concordato entro 30 gg. dalla riunione della Conferenza di Servizi. L'ing. **Pagone** rinvia tutte le richieste non afferenti al terzo lotto all'esame del tavolo tecnico che si svolge in parallelo alla procedura di conferenza per definire la valorizzazione del territorio non solo dal punto di vista ferroviario; ma anche pedonale e ciclabile come avvenuto in Puglia. Precisa, infatti, che tutti gli aspetti che non riguardano in modo diretto il terzo lotto esulano dall'ambito applicativo/valutativo della conferenza stessa. Interviene, a questo punto, **POn. Boffa** per chiedere l'istituzione di un terzo tavolo tecnico da fare coordinare dal Direttore Investimenti, ing. Isi, per approntare un progetto pilota per valorizzare le stazioni e in particolare quella di Benevento. Al riguardo, il **Presidente** dà la disponibilità ad effettuare un ragionamento su quanto proposto, confermando comunque che occorre tenere separati il tavolo della Conferenza da quelli tecnici di valorizzazione del territorio. In particolare sulla stazione di Benevento precisa che essa rientra nell'ambito delle 629 stazioni di interesse nazionale che raccolgono il 95 % dei clienti. Concorda quindi che occorre fare un ragionamento non solo al merito del restyling ma anche dal punto di vista tecnologico, prevedendo un pacchetto "a latere" rispetto al progetto in valutazione. Il Presidente, non essendoci altri interventi, ringrazia i presenti per la collaborazione e chiude la riunione con l'invito di buon lavoro a tutti.

Roma

Il Segretario

Antirelle Bivacqua

Il Presidente

Buongiorno,

Prego prendere visione del documento in allegato.

Grazie.

Marco Plano

Rete Ferroviaria Italiana

