

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

I Commissione Consiliare Speciale

*(per la trasparenza, per il controllo delle attività della Regione e degli enti collegati
e dell'utilizzo di tutti i fondi)*

Resoconto Integrato n.201

IX Legislatura

29 maggio 2012

RESOCONTO INTEGRALE

**AUDIZIONE N. 201 Congiunta con la IV
Commissione consiliare permanente
DEL 29 MAGGIO 2012**

ARGOMENTO: realizzazione della direttrice ferroviaria ad alta capacità Napoli – Bari, tratta Cancello – Frasso Telesino, eliminazione del progetto per la realizzazione dello shunt di Maddaloni e conseguenti opere di assetto infrastrutturale in ambito urbano.

INTERVENUTI

Sergio Vetrella: Assessore regionale Trasporti.

Giacomo Lombardi: Presidente Consiglio comunale di Maddaloni.

Nicola Corbo: Assessore alle infrastrutture del Comune di Maddaloni.

Rosa de Lucia: Assessore al Contenzioso e attuazione del programma del Comune di Maddaloni.

Angelo Schiavone: delegato Amministrazione comunale di Maddaloni.

Alfredo Messore: assistente al RUP del Comune di Maddaloni.

Stefano Piscopo: responsabile Lavori Pubblici Comune di Maddaloni.

Vincenza Pellegrino: dirigente Comune di Maddaloni.

Marina Habetswallner: responsabile del procedimento Giunta regionale della Campania.

Sergio Negro: direttore generale ACAM.

Maria Teresa Di Mattia: ACAM

Assistono la seduta, per gli uffici della Commissione, i funzionari Anna Rosselli e Vitaliano Calvanese.

PRESIDENZA del Presidente Nicola Caputo (PD)

Inizio lavori ore 09.45

PRESIDENTE: buongiorno. Diamo inizio ai lavori della Commissione congiunta di oggi, la Commissione Trasparenza e Controllo e la IV Commissione consiliare permanente. Comunico che

il Presidente della IV Commissione, De Siano, ha avuto un impedimento personale, per questo motivo non potrà essere presente ai lavori di oggi, probabilmente ci raggiungerà più tardi. L'Audizione di oggi ha per oggetto la realizzazione della direttrice ferroviaria ad alta capacità Napoli – Bari, tratta Cancello – Frasso Telesino, eliminazione del progetto per la realizzazione dello shunt di Maddaloni e conseguenti opere di assetto infrastrutturale in ambito urbano. Sono presenti i consiglieri regionali Lucia Esposito ed Angelo Consoli, dott. Sergio Negro e la dott.ssa Di Mattia Maria Teresa dell'ACAM, il dott. Giacomo Lombardi, Presidente del Consiglio comunale di Maddaloni; Schiavone Angelo, delegato dell'amministrazione comunale; De Lucia Rosa, Assessore Contenzioso e attuazione del programma del Comune di Maddaloni; Nicola Corbo, Assessore alle infrastrutture del Comune di Maddaloni; Stefano Piscopo, responsabile ai lavori pubblici Comune di Maddaloni; Vincenza Pellegrino, architetto dirigente area tecnica Comune di Maddaloni; Marina Habetswallner funzionario responsabile del procedimento della Giunta regionale; Alfredo Messore, assistente al RUP del Comune di Maddaloni. Abbiamo una delegazione abbastanza folta del Comune di Maddaloni a dimostrazione dell'importanza dell'opera. Preciso che nella delibera di Giunta regionale n. 103 del 13/03/2012 è indicato che si intende eliminare dal progetto in approvazione lo shunt di Maddaloni studiando, al contempo, specifiche soluzioni plano-altimetriche dell'assetto infrastrutturale dell'opera in ambito urbano, anche al fine di mitigarne l'impatto e di realizzare il sistema della mobilità ai diversi livelli. L'Assessore Vetrella con il quale avevamo concordato orario e giorno per essere certi della sua presenza ha avuto un contrattempo in Prefettura (conoscete tutti le problematiche dei traghetti per le isole del Golfo), ci raggiungerà nei prossimi minuti, si scusa per questo contrattempo;

ALFREDO MESSORE (assistente al RUP del Comune di Maddaloni) : il collegamento Napoli – Bari è un corridoio nazionale, integrativo di uno dei corridoi europei, il Bari Europa est. Questo

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

I Commissione Consiliare Speciale

*(per la trasparenza, per il controllo delle attività della Regione e degli enti collegati
e dell'utilizzo di tutti i fondi)*

Resoconto Integrato n.201

IX Legislatura

29 maggio 2012

arretramento del corridoio n.8 nell'ambito dello schema dei corridoi europei è una cosa voluta già da tempo – parliamo di una riunione del '99 – alla quale era stata data una concreta attuazione già verso il 2006/2007, la cosa è rimasta un po' lì, poi, di recente, nel 2011 il programma ha ripreso a camminare con la volontà politica anche del Governo nazionale. Qualche atto possiamo ricordarlo, lo schema di accordo Stato – Regione che è stato approvato nei primi del 2012, nel quale si fa un piano generale a lunga scadenza ricordando le parti storiche del programma, quindi, riprendendo queste parti storiche e promuovendo ulteriori obiettivi. Nell'ambito di questo scenario programmatico è stato confermato il discorso della Napoli – Bari. Il problema era quello del collegamento Bari – Roma o Roma – Bari e ci doveva essere un collegamento che doveva necessariamente passare per Napoli, oppure si poteva approfittare dell'interconnessione che c'è come possibilità di collegare la Napoli – Bari con la Napoli – Roma, attraverso Maddaloni – Caserta. Questo avviene perché c'è la linea Caserta – Frasso, una vecchia linea, un binario attraverso la quale passano tutti i treni che da Bari vanno a Roma, con grande sacrificio, sia per tutti coloro che dal casertano devono raggiungere Roma e con grande sacrificio anche di tutti coloro che vanno dalla Puglia verso Roma perché il treno parte da Lecce intorno alle 5.00 del mattino per arrivare a Caserta intorno alle 10.00, per arrivare a Roma con appena un'ora di percorso perché adesso c'è l'interconnessione con l'alta velocità. La soppressione di questa linea, cosa che è stata già definita nel 2007, crea la necessità di trasferire il traffico che passa su Maddaloni superiore, cioè, su una delle due stazioni di Maddaloni; trasferire questo traffico sulla Maddaloni inferiore che è la stazione che sta nel centro di Maddaloni. Questo sovraccarico di passaggio ferroviario venne esaminato nella fase in cui si ridefiniva il programma 2007 – 2008 e venne giudicato non sostenibile in termini di traffico ferroviario, anche perché su questa stessa linea andava incrementato il servizio metropolitano; era stata definita una metropolitana della conurbazione casertana che andava da Capua fino a Cancellò,

questo ulteriore aggravio avrebbe comportato che i passaggi a livello del Comune di Maddaloni sarebbero stati sempre chiusi. Ovviamente, la soluzione sarebbe stata quella di incrementare il numero di sottopassi e sovrappassi che generano livelli bassissimi di vivibilità urbana, ma soprattutto, ne avrebbe risentita la fluidità del traffico. Venne fuori l'idea dello shunt di Maddaloni, non come semplice capriccio localistico di eliminare la struttura ferroviaria dal centro e trasferirla altrove – chi vi parla era stato promotore dell'interramento dei binari e della ferrovia davanti alla Reggia di Caserta – ci rinunciammo perché c'era una serie di traffici locali che non si potevano sospendere per un certo tempo; per Maddaloni quella dello shunt parve la soluzione più ovvia, naturalmente, era una soluzione costosa, non solo per il Governo, ma era una soluzione costosa anche per il Comune. Sacrificava 7,5 km del proprio territorio, venivano giù diverse abitazioni, alcuni palazzi, bisognava ricostruirli, non era, certamente, una situazione positiva, però, era l'unica che era compatibile con il sovraccarico su questa linea, quindi, della conseguenza di fare queste opere di eliminazione dei passaggi a livello. Quando c'è stato l'accordo del 2012, l'attuazione di quest'accordo ha cercato di stringere un po' la cinghia e di abbattere un po' di costi, per cui, tra le cose proposte – non solo per il Comune di Maddaloni, anche altri comuni hanno avuto questa prescrizione – venne prescritta l'eliminazione dello shunt. Furono giorni terribili, il 2 marzo parte la lettera dalla Regione, il 5 marzo arriva sul tavolo del Sindaco, il lunedì mattina, 5 marzo, ci si chiedeva di dare un parere per l'8 marzo, in 4 giorni siamo venuti a scocciare gli amici della Regione interlocutori da sempre su questi argomenti e siamo riusciti ad immaginare che l'unica soluzione possibile fosse interrare il minimo indispensabile di tratta urbana che consentisse la possibilità al traffico ferroviario di passare sotto e alla mobilità urbana di svolgersi a raso, senza bisogno di sovrappasso e sottopasso. Questa è una soluzione che non costa di più, costa molto meno della somma di due interventi: quella della delocalizzazione, quindi, dello shuntaggio; e di quello che se non si facesse lo shuntaggio e non si

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

I Commissione Consiliare Speciale

*(per la trasparenza, per il controllo delle attività della Regione e degli enti collegati
e dell'utilizzo di tutti i fondi)*

Resoconto Integrato n.201

IX Legislatura

29 maggio 2012

volesse fare l'interramento bisognerebbe costruire, comunque, tutte queste opere per la chiusura dei passaggi a livello. La soluzione appare quasi obbligata ed è una soluzione che va tenuta in una logica non di riqualificazione urbana, ma di interconnessione con gli altri sistemi di mobilità, quindi, l'intelligente prescrizione della delibera di Giunta regionale del 13 marzo dice proprio questo, eliminazione dello shunt, ma studio di soluzioni alternative o integrative che potessero essere in grado di mitigare l'impatto, ma soprattutto, di connettere sistemi di mobilità. Il Comune di Maddaloni l'8 marzo inviò una lettera per la scadenza che c'era – secondo me in maniera molto apprezzabile – non disse no a tutti i costi, ma era un sì condizionato e le condizioni sono state espresse e giudicate anche abbastanza equilibrate. Il Comune di Maddaloni dopo la delibera del 13 marzo ha avviato una fase di studio, l'ha trasmessa ufficialmente ieri con una delibera, dopo che è stata approvata con delibera di Giunta comunale ed è all'attenzione degli organismi di RFI e della Regione Campania per capire se queste cose che il Comune ha espresso corrispondono a quelle che sono state chieste, possono essere accettate e siano in sintonia con la prescrizione così come fatta con la delibera di Giunta regionale del 13 marzo.

PRESIDENTE: ringrazio l'ingegner Messoro chiarissimo nella sua relazione. Devo dire che il Comune di Maddaloni è stato tra i comuni più pronti a rispondere alla Regione Campania avendo già costituito un gruppo tecnico, quindi, va salutata onorevolmente questa particolare efficienza del Comune rispetto alla problematica. Penso che sia opportuno, a questo punto, l'intervento di un rappresentante della Regione Campania.

SERGIO NEGRO (Direttore Agenzia Campana Mobilità Sostenibile): ringrazio l'ingegner Messoro per la sua esposizione che è stata puntuale, ha ricostruito fedelmente ciò che è avvenuto in quei giorni convulsi, durante i quali abbiamo dovuto mettere insieme...

PRESIDENTE: perché questi tempi così ristretti?

NEGRO: mi accingevo a spiegare le circostanze; ad un certo punto dell'interlocuzione tra il Governo

nazionale e la Regione Campania si è reso necessario, d'accordo con la Commissione europea, di accelerare tutti i programmi di spesa europei. Nella consapevolezza della difficoltà della spesa, soprattutto, della Regione Campania, visti i grandi progetti che sono stati messi in campo e che hanno, però, una difficoltà di attuazione notevole, nel mese di dicembre 2011 è stato elaborato, da parte del Governo nazionale, soprattutto, per merito del Ministro Barca e con il pieno consenso della Commissione europea, un cosiddetto piano di azione e coesione che ha determinato, in buona sostanza, un de finanziamento della quota nazionale dei Por, non soltanto della Campania, ma di tutte le regioni dell'obiettivo convergenza, de finanziamento che, però, non è stato perso nei meandri delle risorse nazionali, ma è stato destinato ad opere di preminente interesse nazionale, ma che avessero anche una localizzazione nelle regioni da cui si faceva questo prelievo. Nel caso della Campania il prelievo dal Por Campania è stato di 600 milioni di euro, di cui, 405 sono stati destinati proprio all'attuazione della Napoli – Bari, pertanto, la circostanza è stata la seguente, questo progetto che è costituito di diverse tratte ha visto il pieno finanziamento, il completamento del finanziamento, delle prime tratte lato Campania, cioè, della cosiddetta variante di Acerra, che è la tratta che va da Napoli – Afragola fino al nodo di Cannello, poi, c'è stato il pieno finanziamento della Cannello – Frasso Telesino comprensiva della variante dello shunt di Maddaloni di cui vi abbiamo appena parlato, poi, c'è un altro tratto che è stato finanziato, da Frasso Telesino a Vitulano. La circostanza di dover far presto era relativa al fatto che finalmente, su queste tre tratte, tutte e tre ricadenti nel territorio campano e che, ricordo a tutti noi, produrranno dei benefici, indipendentemente dal collegamento Napoli – Bari, produrranno dei benefici notevoli per il trasporto regionale, una velocizzazione dei collegamenti da Benevento a Napoli, avremo la possibilità di arrivare da Benevento a Napoli in 50 minuti; per la presenza dei finanziamenti pieni su queste tre tratte il Governo ha inteso accelerare le procedure che erano in capo alla Regione, per cui, ha chiesto pressantemente che

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

I Commissione Consiliare Speciale

*(per la trasparenza, per il controllo delle attività della Regione e degli enti collegati
e dell'utilizzo di tutti i fondi)*

Resoconto Integrato n.201

IX Legislatura

29 maggio 2012

la Regione producesse una delibera di Giunta con la quale esprime il cosiddetto consenso alla localizzazione delle opere, chiaramente, stiamo parlando delle opere finanziate, quindi, di questi tre tratti che ho appena citato. Abbiamo avuto una richiesta di accelerazione, pertanto, le date che sono state fissate dal Ministro Barca al Presidente Caldoro erano stringenti, si parlava del 15 marzo come termine ultimo entro il quale la Regione si era impegnata a dare il consenso alla localizzazione. Questo è il motivo di tanta fretta, infatti, la delibera di Giunta che esprime il consenso alla localizzazione dell'opera è proprio del 13 marzo. Questo è il motivo dell'accelerazione. Accelerazione che anche dal punto di vista procedurale, a mio avviso, prevede un intelligente espediente, perché nell'analisi dei tracciati dalle tratte finanziate la Regione ha espresso la necessità, nel caso della variante di Acerra e della Cancellone – Frasso Telesino comprensiva dello shunt di Maddaloni, di ridurre, considerevolmente, i costi previsti e anche i tempi di realizzazione. L'esigenza che ha espresso il Presidente Caldoro è stata duplice: riduzione dei costi, ma anche riduzione dei tempi. A fronte di questo si è trovata la via per evitare di rifare da capo il progetto preliminare di queste 3 tratte, pertanto, con una procedura pienamente legittima prevista dalla legge obiettivo, tutte queste varianti di cui si sta parlando, in particolare quella del Comune di Maddaloni, confluiranno direttamente nella progettazione definitiva, senza perdere nemmeno un giorno in più dal punto di vista dell'iter approvativo, pertanto, una volta esaminato da parte della Regione la rispondenza della soluzione prospettata rispetto alla prescrizione che la Regione stessa ha espresso nella delibera di Giunta, si tratterà di valutare con le Ferrovie dello Stato che è il soggetto attuatore dell'intervento e soprattutto con il Ministero delle infrastrutture la possibilità di accedere, immediatamente al progetto definitivo includendo, in questo progetto definitivo la proposta progettuale del Comune di Maddaloni. Si apre, quindi, una fase importante di confronto tecnico con il soggetto attuatore, quindi, con RFI e con il Ministero che è chi eroga il finanziamento per arrivare, rapidamente al progetto definitivo con tutto l'iter approvativo che

questo comporta, quindi, la possibilità di accedere, probabilmente, a un appalto integrato e cominciare addirittura i lavori.

PRESIDENTE: l'Assessore Vetrella ha comunicato agli uffici della Commissione che sta per raggiungerci.

NICOLA CORBO (Assessore alle infrastrutture, Comune di Maddaloni): da un punto di vista urbanistico è corretto e giustissimo quello che hanno detto il dott. Negro e l'ingegner Messoro. Da un punto di vista squisitamente politico: già quando prima la Regione ci chiese di realizzare uno shunt, fu evidenziato quel grosso impatto di carattere ambientale cui faceva riferimento prima l'ingegner Messoro, per l'abbattimento di dodici fabbricati privati, per la chiusura di alcune strade, e per la realizzazione dei sovrappassi abbastanza impattanti in zona archeologica e in area industriale. Con grossi sacrifici dal punto di vista urbanistico e politico recepimmo questa scelta ritenendola, al momento, l'unica realizzabile. Ci siamo dovuti riconvincere del contrario, quando ci è pervenuta la nota della Regione, ecco perché le frenetiche riunioni, in tre o quattro giorni, fra l'altro, abbiamo un PUC in itinere per cui ci siamo interfacciati anche con il redattore del PUC per evitare che ci potessero essere delle problematiche di carattere urbanistico. Ci siamo dovuti convincere di questa nuova situazione, però, ritornando ad una nostra vecchia idea, ad un vecchio amore, che era quello dell'interramento, ci siamo detti: "probabilmente è l'occasione buona per rammagliare la città. Penso che quasi tutti conoscono il Comune di Maddaloni, abbiamo una via ferrata che taglia in due Maddaloni, c'è un sottopasso e un sovrappasso che da un punto di vista urbanistico sono brutti e ci creano anche dei grossi problemi di traffico, per cui, questo interrimento che potrà essere definito di lunghezza relativa, non è il chilometro in più o il chilometro in meno che ci creerà dei problemi o ce li risolverà tutti della mobilità interna, però, per Maddaloni è una grossa risoluzione. Come facemmo già presente all'Assessore Vetrella in una riunione precedente, è uno stralcio funzionale che, a prescindere dalla realizzazione dell'intera opera ad alta velocità, potrebbe essere realizzato in tempi

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

I Commissione Consiliare Speciale

*(per la trasparenza, per il controllo delle attività della Regione e degli enti collegati
e dell'utilizzo di tutti i fondi)*

Resoconto Integrato n.201

IX Legislatura

29 maggio 2012

brevi, quindi, anche se i tempi per le altre tratte dovessero essere sfalsati, per la stessa alta velocità, nell'intera composizione, potrebbe essere una cosa positiva e favorevole. Grazie!

PRESIDENTE: a me sembra che ci sia una comunanza di vedute, nel senso che le osservazioni avanzate dai rappresentanti del Comune di Maddaloni sono, in un certo modo, recepite anche dalla Regione Campania. In questa ottica di risparmio dei costi, nella quale siamo tutti impegnati, vorrei capire se, effettivamente, la Regione riesce ad incalzare gli altri soggetti RFI, in particolare per realizzare quest'opera di interrimento, perché non vorrei che l'eliminazione dello shunt determinasse un'ulteriore penalizzazione per un territorio che è stato già abbastanza flagellato dall'attraversamento dell'intera città. Quindi, questa prima preoccupazione risalta agli occhi, poi, vorrei capire anche se la Regione, in qualche modo, deve procedere, con proprie risorse, a studiare queste soluzioni plano altimetriche dell'assetto dell'opera, perché poi, dal punto di vista tecnico, bisogna vedere anche se quello che si sta affermando è effettivamente realizzabile.

LUCIA ESPOSITO (PD): la riunione è molto esaustiva, quindi, anche per lasciare tracce di tutti gli elementi possibili riguardo a questa tematica, forse, è una cosa utile, anche tenendo presente di quest'accelerata che è stata data dal governo nazionale e della disponibilità reale dei finanziamenti, sapere quali sono i tempi ovvero se c'è un vero e proprio crono programma che possiamo guardare per capire quali sono gli impegni assunti per i vari progetti, visto che stiamo parlando di un'opera molto complessa, che vede al suo interno, diversi progetti, mancando uno solo dei quali, tutto rischia di rallentarsi. L'opera è molto significativa, anche sul piano documentale, visto che siamo nella Commissione congiunta Trasporti e Trasparenza, chiedo dove possiamo leggere gli impegni che ciascun soggetto, a partire dalla Regione naturalmente, assume, riguardo ai tempi dal momento che riguardo i finanziamenti, pare che non ci sia nessun tipo di problema. Chiedo se ci sono rischi che il progetto, così modificato, ho dubbi circa

l'entità dei costi, perché se capisco bene, lo shunt aveva, in qualche modo, una sua progettualità e una valutazione anche dell'impatto e dei costi. Questo nuovo progetto che è venuto fuori, invece, in poco tempo, in pochi giorni ed ha, allo stesso, tempo, al suo interno, una grande complessità, allora, a che livello siamo con la definizione della tecnica della realizzazione di questo progetto? L'onorevole Consoli mi mostrava qualche grafico su ciò che si prevede di fare: non mi pare di semplicissima realizzazione. Chiedo, dunque, se possiamo avere elementi anche sulla complessità tecnica, sui tempi e sui costi.

NEGRO: le due domande s'integrano, quindi, darò un'unica risposta per quello che è il nostro ruolo, la nostra conoscenza, anche dello stato di attuazione di questa opera così complessa, come ha giustamente ricordato la Consigliera. Dal punto di vista procedurale, intanto facciamo subito una precisazione: il Comune di Maddaloni, ritengo, poi i colleghi del Comune di Maddaloni potranno meglio definire questo, ma penso che dal punto di vista del ruolo istituzionale del Comune di Maddaloni, l'amministrazione abbia fatto tutto ciò che era nelle sue possibilità e anche nelle sue potenzialità, nel senso che ha elaborato una proposta progettuale, peraltro in due possibili configurazioni. Il Comune di Maddaloni ha elaborato questa unica proposta con due possibili scenari, uno di minima e uno di massima dell'interrimento previsto in asse. Voglio anche precisare che dal punto di vista della complessità del progetto, la realizzazione dello shunt non era una passeggiata di salute, perché attraversava territori urbanizzati in un contesto dove l'archeologia avrebbe potuto riservare bruttissime sorprese, visto che eravamo in presenza di un sito archeologico già riconosciuto, pertanto, già la Sovrintendenza aveva, con molta fatica, accettato quel tracciato, comunque, si riservava di fare tutti i sondaggi con i tempi e con le metodologie da loro imposte, che potevano presupporre anche tempi geologici di realizzazione dell'intervento, perché sappiamo che laddove viene individuato un coccio di presunta età antica, si passa dalle ruspe al pennellino, alla paletta, al cucchiaino per scavare, pertanto l'efficacia, in termini di tempi

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

I Commissione Consiliare Speciale

*(per la trasparenza, per il controllo delle attività della Regione e degli enti collegati
e dell'utilizzo di tutti i fondi)*

Resoconto Integrato n.201

IX Legislatura

29 maggio 2012

di realizzazione era tutta da verificare. Dal punto di vista dei costi, il costo presunto di quello shunt, RFI lo ha valutato in 200 milioni di euro, anche lì siamo in presenza di un'opera estremamente costosa, con una buona parte sviluppata in viadotto. Dal punto di vista realizzativo, è chiaro che dovremmo fare i necessari approfondimenti con RFI, non c'è altro soggetto con cui dialogare. Il Comune di Maddaloni ha fatto la sua parte, l'ha fatta anche in tempi rapidissimi. Per avere anche una certezza, in termini di fattibilità tecnica dell'opera, dovremmo confrontarci con RFI, con alcune valutazioni che siamo stati già in grado di fare, che ci fanno presupporre un'interlocazione favorevole. E' chiaro che sorgeranno alcuni problemi in relazione all'esercizio della linea, perché RFI, sulle linee, cosiddette "fondamentali" di cui questa tratta fa parte, ha come suo stile di lavoro, quello di mantenerle in esercizio pur facendo dei lavori, per cui si dice che si costruisce in soggezione di esercizio, questo produrrebbe un ritardo notevole della realizzazione dell'intervento e anche un aggravio di costi, perché la soggezione di esercizio presuppone, poi, una serie di opere provvisorie per la sicurezza che costano. L'ipotesi che ha elaborato il Comune Maddaloni è un po' diversa, presupporrebbe l'interruzione dell'esercizio per un certo numero di mesi, quindi, anche su questo si dovrà verificare con RFI. Dal punto di vista formale, ciò che veniva chiesto a proposito dei tempi certi e della quantificazione attendibile dei costi dell'opera, ricordo a tutti noi che è in corso di redazione il cosiddetto "contratto istituzionale di sviluppo" che è la metodologia che il Governo ha scelto per l'assegnazione delle risorse del CIPE erogate in varie circostanze. Circa le risorse di cui parlavo prima e, quindi, del piano di azione e coesione, è in questi giorni in discussione tra RFI ed il Ministero (lo hanno portato anche alla visione della Regione), la bozza di contratto istituzionale di sviluppo nel quale sono esplicitati, in maniera fin troppo stringente, tutti questi parametri di cui parlavamo e, quindi, il cronoprogramma, l'elenco dettagliato delle opere che dal nostro punto di vista è fin troppo dettagliato visto che, dovendo ancora provvedere alla fase del

progetto definitivo, potrebbe esserci qualche piccola variazione rispetto a ciò che si va a scrivere nel contratto istituzionale di sviluppo, per cui questo potrebbe essere fin troppo vincolante. Questo per dare una risposta: è propria di questi giorni la fissazione, entro certi paletti troppo stretti, sia del cronoprogramma sia del valore economico dell'opera. Noi, chiaramente, aspiriamo al fatto che già da subito sia inserita, in questo documento importante, che sblocca i fondi statali, la previsione della variante così com'è stata elaborata dal Comune di Maddaloni.

PRESIDENTE: ringrazio l'Assessore Vetrella che ci ha raggiunto, lo ringrazio per la sua consueta disponibilità al confronto con questa Commissione, tra l'altro oggi aveva una giornata complicata, lo ringrazio di cuore per la sua disponibilità. Assessore, questo contratto istituzionale di sviluppo che si sta redigendo in queste ore vede la Regione Campania, attore principale che sta incalzando RFI sulle varie problematiche dell'Alta Capacità Napoli – Bari. Oggi discutiamo in particolare della questione dell'eliminazione dello shunt di Maddaloni e della previsione, in alternativa, dell'interramento della linea ad alta capacità. L'Assessorato, il Governo regionale, quali passi intende muovere in queste ore per, innanzitutto, confermare questa scelta strategica per lo sviluppo della comunità locale? Quale altre azioni stanno mettendo in campo a supporto di questa iniziativa?

SERGIO VETRELLA (Assessore regionale ai Trasporti): come ho già avuto modo di dire negli incontri con il Comune con cui abbiamo già avuto modo di discutere di questi argomenti, in questo momento stiamo applicando un approccio nel quale non lasciamo via libera a RFI, com'è stato fatto nel passato. Ho voluto che nel protocollo che abbiamo firmato ci fosse, in modo esplicito, il discorso di una reportistica trimestrale, poiché in questo momento abbiamo l'obbligo, tutti, di fare delle scelte che siano oculate. Quello che ho chiesto e che continuerò a chiedere ad RFI, è di avere quelli che sono gli elementi di giudizio nel valutare quale soluzione è migliore. Nel fare questo, dato che abbiamo l'obbligo per l'intesa, abbiamo avuto già modo di parlarne con

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

I Commissione Consiliare Speciale

*(per la trasparenza, per il controllo delle attività della Regione e degli enti collegati
e dell'utilizzo di tutti i fondi)*

Resoconto Integrato n.201

IX Legislatura

29 maggio 2012

il Sindaco. E' chiaro che procederemo, in piena sintonia con gli enti locali perché facciamo delle opere che servono agli enti locali, non facciamo delle opere che sono stabilite da noi a priori in modo indiretto, sarebbe del tutto stupido. Le condizioni dell'Italia sono note a tutti, quindi, dove possiamo risparmiare, utilizzare soldi per migliorare altri ambiti che, comunque, sono ambiti della vita giornaliera dei cittadini, penso che sarebbe da sconsiderati non fare un momento di riflessione, in particolare tenendo conto che abbiamo subito, di fatto, una situazione nazionale in cui bisogna dire, a chiare lettere, che c'è un'entità che si chiama RFI, che ha avuto nel passato e ancora attualmente, un potere e un ruolo che pensiamo debba essere rivisto alla luce di un'attenzione delle autonomie regionali. Non si può sposare, a livello nazionale, il concetto dell'entità da un punto di vista d'impresa con quello che è l'interesse stesso dello Stato che si confondono a volte, per forzare, sul territorio, delle soluzioni che sono d'interesse d'impresa e non necessariamente d'interesse del territorio. In quest'ambito è venuta la mia attenzione per fare in modo di mettere i piedi per terra e dire: "Mi farebbe piacere riflettere, avere degli elementi, voi avete tanti soldi che sono dati per un'opera così importante, è giusto che il territorio abbia tutti i parametri per decidere insieme, che è quello che stiamo cercando di fare". Abbiamo già mandato la lettera – ringrazio tutti miei collaboratori che fanno un lavoro egregio – a Trenitalia per invitarla a venire da noi, perché vogliamo subito dare l'idea che non è che li lasciamo fare quello che vogliono, faranno quello che vogliono sulla base di un'analisi attenta e una decisione che abbia tenuto in conto tutti i vari e ampi elementi che sono alla base di una decisione così importante. Poiché prima di 15 – 20 anni quest'opera non sarà finita nella sua interezza, ci dobbiamo anche rendere conto, in questi 20 anni, che cosa facciamo, cioè, con queste linee che apriamo che cosa si va a realizzare. Vi faccio un esempio che è stato parte dello scontro che ho avuto a Roma con i Ministri, con Moretti, con Trenitalia, voi sapete che per la Benevento abbiamo sia la linea Trenitalia che la linea MetroCampania, sono due linee sulle quali, allo stato attuale, l'analisi porta ad

un coefficiente di riempimento che mi sembra di ricordare sia del 12%, cioè tra le due si arriva al 12% con una legge nazionale che chiede il 35% e con un decreto di liberalizzazione che sto seguendo, come sapete, in prima persona, a Roma, che comporta che uno degli elementi sarà il discorso di assicurare il 35%, perché, altrimenti i soldi non si saranno. La domanda che ho posto al tavolo è stata: da una parte tu Governo mi dici che devo andare al 35%, dall'altra mi dici che c'è il discorso che vuoi fare comunque quest'opera in queste condizioni, io ho detto, ad esempio: "allora utilizziamo la linea Metrocampania o utilizziamo soltanto la linea superiore Trenitalia" ma a questo punto una delle due si dovrà chiudere e questo va visto prima, non dopo, perché questo è lo sport che abbiamo fatto fino ad oggi in Italia cioè pensare che le opere si facciano e poi viene un angelo dal cielo e ci dice che non abbiamo i soldi per comprare i treni, non abbiamo i soldi per fare il servizio, non abbiamo i soldi per la manutenzione straordinaria. Abbiamo reti che stanno morendo, perché non abbiamo i soldi per poterle gestire, intanto abbiamo speso miliardi per realizzarle. Questo è un controsenso che alla luce delle sofferenze che oggi le persone hanno, che non riescono ad arrivare alla fine del mese, non è più consentibile, grida vendetta al cospetto di Dio. Questa è la ratio che ho cercato di applicare quando ho voluto mettere i piedi per terra con RFI e ho detto: "Fermo restando il lavoro che è stato fatto, voglio un momento di serenità e di approfondimento per tirare fuori quelle indicazioni che mi servono a capire, insieme al mio territorio, effettivamente, qual è la migliore soluzione per noi".

PRESIDENTE: le parole dell'Assessore, in qualche modo, ci tranquillizzano. Dal punto di vista tecnico vorrei fare alcune ultime domande. Quest'opera interesserà varie amministrazioni comunali, c'è la necessità, dal punto di vista procedurale, di avere la loro approvazione? C'è stata tutta questa polemica, anche sulla stampa, sul fatto che la linea Napoli – Bari doveva essere armonizzata con il sistema metropolitano campano, poi, chiedo, con le modifiche intervenute, questa sinergia viene a mancare? Non mi riferisco, in particolare, all'opera

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

I Commissione Consiliare Speciale

*(per la trasparenza, per il controllo delle attività della Regione e degli enti collegati
e dell'utilizzo di tutti i fondi)*

Resoconto Integrato n.201

IX Legislatura

29 maggio 2012

di Maddaloni, ma in generale, a questa nuova programmazione della Napoli – Bari: c'è ancora la sinergia con il sistema metropolitano?

VETRELLA: dal punto di vista procedurale, diciamo subito che il confronto con i comuni, per le procedure previste dalla legge obiettivo, non è abolito, è semplicemente rinviato, perché se è vero che la prima fase approvativa della localizzazione dell'opera è in capo alla Regione che ha dovuto esprimersi, sentiti soltanto i comuni interessati. A rigor di logica, questi comuni interessati avrebbero potuto esprimere anche parere negativo e nonostante ciò la Regione avrebbe potuto esprimere il consenso. Dal punto di vista dell'iter procedurale ci rivedremo tutti al tavolo delle Conferenze di servizi che si celebreranno per l'approvazione del definitivo, lì, ovviamente, i diversi comuni interessati esprimeranno il loro parere di merito sulla base del dettaglio dell'opera, delle loro esigenze e quanto altro, quindi, il consenso formale dei comuni, che diventa vincolante, sarà espresso al tavolo delle Conferenze di servizi che si celebreranno nel definitivo. E' chiaro che una programmazione anche di tipo amministrativo, ben fatta, dell'opera, dovrebbe prevedere che questo consenso sia soltanto formalmente espresso nel definitivo, ma, in realtà, non è debba essere acquisito sostanzialmente già dal preliminare e l'opera non si fa, questo come primo aspetto. L'altro aspetto, quello legato all'integrazione con la linea con la metropolitana regionale, direi che è assolutamente non tramontata, non solo questa ipotesi, ma questa ferma volontà della Regione di lasciare come struttura portante del trasporto regionale, il trasporto su ferro, quindi, la stessa linea ha una connotazione di alta capacità e non di alta velocità proprio per consentire anche il passaggio dei treni regionali, pertanto non solo si avrà un vantaggio dal punto di vista dei grossi poli Napoli – Bari – Roma, con riduzione dei tempi di viaggio molto significativi, ma anche dal punto di vista locale si avranno dei vantaggi. Prima citavo la connessione Benevento – Napoli e anche sulla tratta di RFI che va da Cancelli a Frasso Telesino sono previste 7 fermate, non è come ha scritto qualche tempo fa Rizzo e Stella in un loro libro prendendo anche un

po' in giro la Campania, dicendo che l'alta velocità diventava una sorta di trenino locale perché c'erano tante fermate, le fermate sono previste per il trasporto regionale, i treni ad alta capacità, quelli che faranno i collegamenti: Napoli, Bari, Roma, ovviamente non fermeranno, però, questi binari, costruiti con la possibilità di ridurre i tempi di percorrenza saranno anche al servizio del territorio e non solo delle comunicazioni di livello nazionale.

PRESIDENTE: la ringraziamo per la disponibilità e le auguriamo buon lavoro, ne ha bisogno.

ANGELO SCHIAVONE (delegato Amministrazione comunale di Maddaloni): mi premeva sottolineare quello che l'ingegnere Negro stava dicendo prima per quanto riguarda la concertazione, questo discorso non è che nasce oggi, forse a Maddaloni siamo stati bravi perché avevamo già un know out di questo ragionamento, di questo argomento che seguiamo da quasi dieci anni, perché il nostro problema delle ferrovie nasce nel '94 con la soppressione dei passaggi a livello, quindi, lì iniziammo a pensare a qualcosa di alternativo a questa nostra linea ferrata che attraversa Maddaloni. Il procedimento è stato fatto anche prima, perché penso che il progetto sia ancora in essere quello della Roma – Napoli – Bari tranne gli shunt, quindi, già a monte abbiamo fatto un tavolo di concertazione e di adesione, tanto è vero che Maddaloni è sempre stata vista come un fatto positivo, anche al convegno di Benevento fu sottolineata la nostra disponibilità a ragionare a 360 gradi su questo argomento. Credo che un qualcosa di base già ci sia, non dico l'accelerazione – perché è una parola “forte” – ma quantomeno la condivisione di questa nostra proposta, visto anche che la disponibilità sia tecnica che politica, come sentivo prima dall'Assessore, c'è tutta. Auspichiamo, come città di Maddaloni, sono anche portavoce di un'intera città, perché più volte quest'argomento è stato particolarmente sentito, non voglio ricordare i modi che i cittadini hanno utilizzato per avere un risultato contro la soppressione dei passaggi a livello, ma, quantomeno, ci conforta che questa nostra proposta, questa nostra idea sia effettuata. Grazie!

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

I Commissione Consiliare Speciale

*(per la trasparenza, per il controllo delle attività della Regione e degli enti collegati
e dell'utilizzo di tutti i fondi)*

Resoconto Integrato n.201

IX Legislatura

29 maggio 2012

GIANCARMINE CONSOLI (UDC): solo per un rilievo di tipo politico, perché la relazione dell'Assessore, credo abbia portato degli elementi chiarificatori circa la volontà del Governo regionale ad andare avanti su quest'opera, anche tranquillizzando questo tavolo circa le problematiche che insistono. Credo che dal punto di vista politico il convincimento e la persuasione sulle popolazioni vada portato avanti per le perplessità che illustrava il dott. Negro. Per quanto riguarda Maddaloni, credo che l'opera sia necessaria, perché punta a mettere fine a un disagio i cui decenni non si contano più, quindi, a creare una gestione urbanistica migliore del territorio, riannodando i vari aspetti della città, rendendola più fruibile per tutti. Mi sembra che anche dal punto di vista economico gli elementi portati dal Comune di Maddaloni o dalle carte che ho, depongano per un sostanziale abbattimento dei costi rispetto ad opere alternative, quindi, anche da questo punto di vista credo che sia opportuno perseguire la strada dell'interramento, poi vedremo per quanti metri sia più opportuno farlo, ma già il fatto che rispetto ad un'altra soluzione ci sia un abbattimento anche dei costi, in un momento in cui la congiuntura è forte, non è negativo. C'è il problema della sospensione del traffico ferroviario per alcuni mesi. Penso che questo disagio possa essere superato. Si può creare una movimentazione alternativa su gomma, per le tratte interessate, nella speranza e nell'impegno che non sia sine die, ma che si limiti a un periodo compatibile.

PRESIDENTE: prima di passare la parola alla dottoressa Habetswallner volevo chiedere se l'Amministrazione comunale ha attivato iniziative di confronto anche con la città non solo per avere il consenso complessivo, ma anche per informare sugli eventuali disagi, perché penso che saranno non pochi nei prossimi mesi.

NEGRO: abbiamo, per mezzo di organi di stampa, comunicato, ci sono state delle conferenze stampa e sui quotidiani locali, compreso Il Mattino, ci sono spesso delle dichiarazioni dell'Amministrazione in cui vengono spiegati, in dettaglio, quali sono gli interventi previsti. Avevamo quantizzato, anche in linea di massima, con il gruppo di lavoro, in sei mesi

la necessità di interrompere, ipotizzando una tratta di tre chilometri da interrare, i sei mesi potevano essere realizzati con tre cantieri. Realizzando tre cantieri contemporaneamente: per l'interrato, per lo scavo, per le parificazioni e per la nuova linea, può essere ipotizzato massimi sei mesi d'interruzione. Poiché il traffico dell'interporto e altri traffici di carattere sopracomunale possono regolarmente utilizzare shunt esistenti, i problemi saranno solo per il traffico locale, quindi, con piccoli sacrifici su gomma, si dovrebbe realizzare un collegamento con Cancelli e un collegamento con Caserta, in modo tale che con Cancelli andremo verso Napoli, con Caserta avremo tutte le altre tratte. Ci proponiamo, questo spero di farlo in tempi brevi, come Amministrazione, dopo quest'Audizione, di fare, anche con l'opposizione che ci è stata molto vicino in questo ultimo periodo, un convegno per spiegare alla città questa inversione di tendenza a cui avevo accennato prima, che, però, credo sia veramente nell'interesse di tutti, quindi, qualche piccolo sacrificio certamente potrebbe portare dei vantaggi notevoli anche dal punto di vista economico. Grazie.

ABET WOLNER (responsabile del procedimento Giunta regionale della Campania): è importante ricordare che i finanziamenti di tutte e due le tratte ci sono tutti, fino ai costi di realizzazione, non è che parliamo solo della progettazione. Questo è il motivo per cui c'è bisogno dell'accelerazione, per non perdere questi finanziamenti che ci sono, per tutte e due le tratte e per le altre due tratte abbiamo il finanziamento per i progetti definitivi, questa è una cosa importante anche per capire i tempi, visto che il finanziamento c'è, non è una cosa che dobbiamo aspettare. Per quanto riguarda la condivisione del territorio, faremo tutto ciò che è possibile, come Regione Campania, per avere la condivisione del territorio, questa è una cosa sulla quale già l'Assessore si è espresso.

PRESIDENTE: finiamo qui i lavori dell'Audizione di oggi. Vorrei chiedere all'ingegner Negro di lasciarci le schede informative cui faceva riferimento prima. L'Assessore ha annunciato che terrà sotto pressione i vari soggetti e in particolare la società RFI. La Commissione Trasparenza e la

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA

I Commissione Consiliare Speciale

*(per la trasparenza, per il controllo delle attività della Regione e degli enti collegati
e dell'utilizzo di tutti i fondi)*

Resoconto Integrato n.201

IX Legislatura

29 maggio 2012

Commissione Trasporti del consiglio regionale
terranno alta l'attenzione su questo argomento.
Potremmo anche pensare, tra qualche mese, quando
saremo un po' più prossimi all'operatività, di ripetere
quest'Audizione invitando anche la società RFI, in
modo da avere il quadro completo. Grazie a tutti.