

# Città di Benevento

## Originale di Deliberazione del Consiglio Comunale di Benevento

N. 1

Del 01/02/2019

Oggetto: Asse Ferroviario Napoli-Bari. Raddoppio tratta Frasso Telesino - Vitulano. Progetto definitivo 3° lotto San Lorenzo Maggiore - Vitulano ( CUP J41H01000080008) - Approvazione Progetto definitivo.

L'anno duemiladiciannove il giorno 01 del mese di febbraio alle ore 12,45 in Benevento, nella Sala adunanze consiliari di Palazzo Mosti, il Consiglio comunale si è riunito in seduta pubblica. Presiede il Presidente del Consiglio comunale Dr. Luigi De Minico  
Risultano presenti, come dal seguente prospetto, n. 26 Consiglieri, assenti n. 7 -

		P	A			P	A
<b>MASTELLA</b>	<b>M.CLEMENTE</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>MOLLICA</b>	Anna Maria	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>AVERSANO</b>	Marcellino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>PAGLIA</b>	Luca	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>CALLARO</b>	Patrizia	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>PARENTE</b>	Renato	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>CAPUANO</b>	Antonio	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>PEDA'</b>	Giuseppa	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>CHIUSOLO</b>	M. Grazia	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>PUZIO</b>	Antonio	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>DE MINICO</b>	Luigi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>QUARANTIELLO</b>	Giovanni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>DE PIERRO</b>	Francesco	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>REALE</b>	Adriano	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>DEL VECCHIO</b>	Raffaele	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>RUSSO</b>	Angela	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>DELLI CARRI</b>	Delia	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>RUSSO</b>	Anna Rita	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>DI DIO</b>	Italo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>RUSSO</b>	Giovanni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>FARESE</b>	Marianna	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>SAGINARIO</b>	Giuliana	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>FELEPPA</b>	Angelo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>SCARINZI</b>	Luigi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>FIORETTI</b>	Floriana	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>SGUERA</b>	Vincenzo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>FRANZESE</b>	Domenico	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>TOMACIELLO</b>	Annalisa	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>LAURO</b>	Vincenzo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>VARRICCHIO</b>	Marialetizia	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>LEPORE</b>	Cosimo	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<b>ZANONE</b>	Giovanni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>LOMBARDI</b>	Romilda	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

Partecipa il Segretario Generale D.ssa Maria Carmina Cotugno con funzioni consultive, referenti, di assistenza e verbalizzazione (art. 97 T.U. 267/2000).

Sono altresì presenti gli Assessori :Ambrosone, Delcogliano, De Nigris, Del Prete, Orlando, Pasquariello, Picucci, Reale, Serluca.

Il Consiglio Comunale ha approvato il provvedimento entro riportato.

Letto, approvato e sottoscritto.

Il Segretario Generale  
D.ssa Maria Carmina Cotugno

Il Presidente del Consiglio  
Dr. Luigi De Minico

**Oggetto: Asse Ferroviario Napoli-Bari.Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano. Progetto Definitivo 3° lotto San Lorenzo Maggiore- Vitulano( CUP J41H01000080008)- Approvazione Progetto definitivo.**

**Premesso che** con nota del 17 Novembre 2016 prot. 100648 , L'RFI Rete Ferroviaria Italiana Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, comunicava che :

- con ordinanza n. 25/2016, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n.129 del 29 Ottobre 2016, il Commissario ing. Maurizio Gentile ha approvato, ai sensi dell'art.1 della legge 11 Novembre 2014, n. 164 e ss.mm.ii. e per gli effetti dell'art. 165 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. e dell'art. 10 del D.P.R. 8 Giugno 2001 n. 327 e ss.mm.ii. il progetto preliminare relativo al raddoppio della tratta Frasso Telesino-Vitulano dell'itinerario Napoli-Bari;
- trasmetteva le planimetrie di progetto con fasce di rispetto tavole 1/4 – 2/4 – 3/4 – 4/4;
- trasmetteva copia GURI 129/2016 – Ordinanza n. 25 di approvazione progetto preliminare;
- con atto di Consiglio Comunale di Benevento n° 19 del 05/06/2017 è stato approvato il progetto preliminare e presa atto del tracciato ferroviario in variante al Puc ;
- ai sensi dell'art. 3, comma 7, del D.Lgs n. 190 del 2002 l'approvazione del progetto comporta "automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati";
- 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 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;
- ai fini della partecipazione alla conferenza di servizi la ITALFER con nota del 25/09/2018 assunta al prot. al n. 84690 del 28/09/2018 trasmetteva gli elaborati del progetto definitivo relativo , con un elenco elaborati a carattere generale comune a tutti i lotti (Frasso-Telese/Telese-San Lorenzo/SanLorenzo-Vitulano);

**Visto** il verbale della Conferenza dei Servizi prot.UA 23/10/2018 RFI-DIN\A\0011\P\2018\0002240;

**Considerato che:**

- al comma 7 dell'art. 165 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. si legge " ...gli Enti Locali provvedono alle occorrenti misure di salvaguardia delle aree impegnate e delle relative eventuali fasce di rispetto e non possono rilasciare, in assenza dell'attestazione di compatibilità tecnica da parte del soggetto aggiudicatore, permessi di costruire, né di altri titoli abilitativi nell'ambito del corridoio individuato con l'approvazione del progetto ai fini urbanistici e delle aree impegnate dal progetto stesso" ;
- ai sensi dell'art. 3, comma 7, del D.Lgs 190 del 2002 l'approvazione del progetto comporta la conseguente variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati ";

**Ritenuto:**

di dover approvare il progetto definitivo relativo a " Asse Ferroviario Napoli-Bari.Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano.Progetto Definitivo 3° lotto San Lorenzo Maggiore- Vitulano" trasmesso con nota prot. n. 84690 del 28/09/2018 dal quale si rileva che è interessato anche il Comune di Benevento in particolare le aree interessate al foglio 13 come da planimetrie e piano particellare di esproprio allegati al progetto;



L'assessore all'Urbanistica, vista la suesposta relazione, propone al Consiglio Comunale:

- l'approvazione del progetto definitivo relativo a “ Asse Ferroviario Napoli - Bari. Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano.Progetto Definitivo 3° lotto San Lorenzo Maggiore- Vitulano ( CUP J41H01000080008)”;
- di invitare RFI ad approfondire la fattibilità, anche a mezzo di apposito studio, in modo da qualificare la stazione Centrale di Benevento quale hub” per il territorio interessato e quindi di approntare un progetto di rilancio e riqualificazione della stessa e fare assumere il giusto rango di stazione di alta capacità , sia con interventi infrastrutturali che tecnologici. In particolare si chiede ad R.F.I. di concordare le modalità per la realizzazione di un terminal-parcheggio di interscambio che rivesta una funzione strategica ai fini del rilancio della Stazione Centrale di Benevento e la risoluzione delle problematiche relative alla presenza dei passaggi a livello nell'ambito del perimetro urbano interessato al passaggio della linea ed particolare di Via Valfortore
- che ai sensi dell'art. 3, comma 7 , del D.L.gs n. 190 del 2002 l'approvazione del progetto comporta automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati;
- che il servizio Pianificazione ha l'onere della pubblicazione del progetto in oggetto sul sito Web del Comune, la divulgazione a tutti i tecnici del Settore Urbanistica e agli Ordini e Collegi Professionali
- 

Prendere atto della suesposta relazione del Dirigente del Settore

Dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 ,comma 4 , del D.Lgs n. 267/2000;  
Benevento, li

L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA  
Rag. Antonio Reale/



Demandare al Servizio Pianificazione la pubblicazione del progetto in oggetto sul sito Web del Comune, la divulgazione a tutti i tecnici del Settore e agli Ordini e Collegi Professionali;

Visto l'art. 165 ,comma 7, del D.lgs 163/2016;

Visto l'art. 3 comma 7 del D.lgs 190/2002;

Visto il parere della Commissione Consiliare Urbanistica espresso nella seduta del... 31/04/2019

### Tanto premesso si propone

La narrativa costituisce parte integrante e sostanziale del presente dispositivo e, per l'effetto

- l'approvazione del progetto definitivo relativo a “ Asse Ferroviario Napoli - Bari. Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano. Progetto Definitivo 3° lotto San Lorenzo Maggiore- Vitulano ( CUP J41H01000080008)”;
- di invitare RFI ad approfondire la fattibilità, anche a mezzo di apposito studio, di prevedere la stazione di Benevento come una sorta di “ hub” per il territorio interessato e di approntare un progetto di rilancio e riqualificazione della Stazione Centrale di Benevento per dare ad essa il giusto rango di una stazione di alta capacità e per tutto il comparto, sia con interventi infrastrutturali che tecnologici. In particolare si chiede ad R.F.I. di concordare le modalità per la realizzazione di un terminal-parcheggio di interscambio che rivesta una funzione strategica ai fini del rilancio della Stazione Centrale di Benevento e la risoluzione delle problematiche relative alla presenza dei passaggi a livello nell'ambito del perimetro urbano in particolare di Via Valfortore
- che ai sensi dell'art. 3, comma 7 , del D.L.gs n. 190 del 2002 l'approvazione del progetto comporta automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati;
- che il servizio Pianificazione ha l'onere della pubblicazione del progetto in oggetto sul sito Web del Comune, la divulgazione a tutti i tecnici del Settore Urbanistica e agli Ordini e Collegi Professionali;
- 

Dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 ,comma 4 , del D.Lgs n. 267/2000;

Benevento, li

IL DIRIGENTE  
Arch. Antonio Iadicicco

### PARERI SULLA PROPOSTA

Art.49 comma 1, e ss.mm.ii T.U.E.L. 267/2000

IL sottoscritto dirigente esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica-

IL DIRIGENTE  
Arch. Antonio Iadicicco



Il Presidente apre i lavori e rivolge i saluti da parte dell'Amministrazione tutta al Dirigente Ing. Roberto Pagone e ai Funzionari della RFI ( Rete Ferroviaria Italiana) e all' On. Costantino Boffa in qualità di rappresentante della Regione Campania, nonché di Coordinatore Tavolo Tecnico Napoli-Bari, presenti in aula.

PRESENTI 26

Il Presidente dà lettura della comunicazione agli atti della Segreteria Generale a firma dei Consiglieri del Gruppo "Forza Italia", per la nuova assegnazione dei Consiglieri alle Commissioni consiliari.

Prende la parola l'Ing. Roberto Pagone Direttore Investimenti Area Sud della RFI che mostra e commenta la proiezione del Progetto definito relativo all'Asse Ferroviario Napoli-Bari. Raddoppio Frasso Telesino – Vitulano. Progetto definitivo 3° lotto San Lorenzo Maggiore – Vitulano”

Interviene, di seguito, l'On Costantino Boffa che relaziona sull'argomento, come da fonoregistrazione agli atti.

Il Presidente comunica che i Capi gruppo consiliari Chiusolo, Scarinzi, Farese, Puzio, Lepore, Di Dio, De Pierro unitamente al Presidente della Commissione Urbanistica Consigliere Paglia e al Consigliere Delli Carri, hanno sottoscritto e presentato un emendamento ( allegato) che sostituisce il punto 2 della proposta al Consiglio comunale riportata nelle premesse, così come segue:

“I sottoscritti Capi Gruppo Consiliari Chiusolo, Scarinzi, Farese, Puzio, Lepore, Di Dio e De Pierro, oltre al Presidente della Commissione Urbanistica Luca Paglia e alla Consigliera Delli Carri chiedono di inserire nella proposta di Delibera all'Odg del Consiglio, precisamente al punto n.2 dell'ultima pagina il seguente emendamento integrativo:

Invita il MIT, RFI e la Regione Campania a predisporre e finanziare per la tratta ferroviaria Vitulano-Apice, un progetto di velocizzazione sia infrastrutturale che tecnologico, per adeguare e ottimizzare la stessa alle caratteristiche e agli standard AC/AV.

In questo contesto chiede a RFI e alla Regione di sottoscrivere con il Comune un Accordo di Programma per la riqualificazione, l'ammodernamento e lo sviluppo infrastrutturale e tecnologico della stazione Ferroviaria di Bn, che ha un ruolo centrale nello sviluppo della Napoli-Bari e che deve perciò avere tutte le caratteristiche di una moderna Stazione di Alta Velocità.

In tal senso l'accordo deve prevedere la realizzazione di un moderno parcheggio di interscambio e la riqualificazione del comparto connesso, a partire dalla rimozione della barriera costituita dal fascio di binari contigui all'area commerciale retrostante.

Invita RFI e la Regione ad approfondire, come si sta già facendo con il gruppo di lavoro congiunto, le possibili iniziative logistiche legate alle aree ZES del Comune (Area ASI e Contrada Olivola), attraverso la verifica di fattibilità e di sostenibilità, tecnica ed economica, di uno Scalo merci o di altre iniziative logistiche comunque legate alla verifica della domanda di trasporto merci delle aziende”.

Il Presidente pone in votazione il suddetto emendamento che viene APPROVATO con Voti Unanimi ( resi per alzata di mano).

Dopo l'approvazione del suddetto emendamento, entra in aula il Consigliere Del Vecchio.  
PRESENTI 27

Interviene il Sindaco e di seguito i Consiglieri Lepore, Farese, De Pierro, Scarinzi e l'Assessore Reale.

Il Sindaco abbandona l'aula per impegni istituzionali.

Il Presidente pone in votazione l'argomento così come modificato dall'emendamento testè approvato.

PRESENTI 26

Il Consiglio comunale

Uditi gli interventi del Sindaco On. Mastella, dell'Assessore Reale e di tutti i Consiglieri di cui sopra;

Uditi gli interventi tecnici dell'Ing. Pagone e dell'On. Boffa;

Vista la relazione espressa nelle premesse, nonché il parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Dirigente competente;

Con Voti Unanimi (resi per alzata di mano )

delibera

1 - di approvare il progetto definitivo relativo a “ Asse Ferroviario Napoli-Bari,. Raddoppio tratta Frasso Telesino- Vitulano;: Progetto definitivo 3° lotto San Lorenzo Maggiore Vitulano (CUP J41H01000080008)

2 - di invitare il MIT, RFI e la Regione Campania a predisporre e finanziare per la tratta ferroviaria Vitulano-Apice, un progetto di velocizzazione sia infrastrutturale che tecnologico, per adeguare e ottimizzare la stessa alle caratteristiche e agli standard AC/AV.

In questo contesto chiede a RFI e alla Regione di sottoscrivere con il Comune un Accordo di Programma per la riqualificazione, l'ammodernamento e lo sviluppo infrastrutturale e tecnologico della stazione Ferroviaria di Bn, che ha un ruolo centrale nello sviluppo della Napoli-Bari e che deve perciò avere tutte le caratteristiche di una moderna Stazione di Alta Velocità.

In tal senso l'accordo deve prevedere la realizzazione di un moderno parcheggio di interscambio e la riqualificazione del comparto connesso, a partire dalla rimozione della barriera costituita dal fascio di binari contigui all'area commerciale retrostante.

Invita RFI e la Regione ad approfondire, come si sta già facendo con il gruppo di lavoro congiunto, le possibili iniziative logistiche legate alle aree ZES del Comune (Area ASI e Contrada Olivola), attraverso la verifica di fattibilità e di sostenibilità, tecnica ed economica, di uno Scalo merci o di altre iniziative logistiche comunque legate alla verifica della domanda di trasporto merci delle aziende.

3 - di dare atto:

- che ai sensi dell'art.3, comma 7, del D.lgs n.190 del 2002 l'approvazione del progetto comporta automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti ed adottati;

- che il Servizio Pianificazione ha l'onere della pubblicazione del progetto in oggetto sul sito Web del Comune, la divulgazione a tutti i tecnici del Settore Urbanistica e agli Ordini e Collegi Professionali.

Il tutto, come da fonoregistrazione allegata.

Il Presidente chiude la seduta alle ore 14.00-



Al Presidente del Consiglio Comunale

Oggetto: Richiesta di emendamento.

I sottoscritti Capi Gruppo Consiliari, Chiusolo, Scarinzi, Farese, Puzio, Lepore, Di Dio e De Pierro, oltre al Presidente della Commissione Urbanistica Luca Paglia e alla Consigliera Delli Carri chiedono di inserire nella proposta di Delibera all'odg del Consiglio, precisamente al punto n. 2 dell'ultima pagina il seguente emendamento integrativo:

Invita il Mit, Rfi e la Regione <sup>campione</sup> a predisporre e finanziare, per la tratta ferroviaria Vitulano-Apice, un progetto di velocizzazione sia infrastrutturale che tecnologico, per adeguare e ottimizzare la stessa alle caratteristiche e agli standards di AC/AV.

In questo contesto chiede a Rfi e alla Regione di sottoscrivere con il Comune un Accordo di Programma per la riqualificazione, l'ammodernamento e lo sviluppo infrastrutturale e tecnologico della Stazione ferroviaria di Bn, che ha un ruolo centrale nello sviluppo della Napoli-Bari e che deve perciò avere tutte le caratteristiche di una moderna Stazione di Alta Velocità.

In tal senso l'Accordo deve prevedere la realizzazione di un moderno parcheggio di interscambio e la riqualificazione del comparto connesso, a partire dalla rimozione della barriera costituita dal fascio di binari contigui all'area commerciale retrostante.

Invita Rfi e la Regione ad approfondire, come si sta già facendo con il gruppo di lavoro congiunto, le possibili iniziative logistiche legate alle aree Zes del Comune (Area Asi e Contrada Olivola), attraverso la verifica di fattibilità e di sostenibilità, tecnica ed economica, di uno Scalo merci o di altre iniziative logistiche comunque legate alla verifica della domanda di trasporto merci delle aziende.

Chiusolo,

Scarinzi,

Farese,

Puzio,

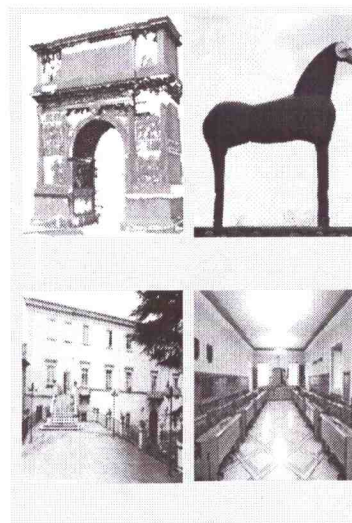
Lepore,

Di Dio

De Pierro

Presidente della Commissione Urbanistica Luca Paglia

Consigliera Delli Carri



Consiglio Comunale  
Palazzo Mosti, Aula Consiliare

### Consiglio Comunale del 01/02/2019

*In sessione ordinaria, seduta pubblica.*

#### Ordine del giorno

Numero	Titolo
1	Asse ferroviario Napoli-Bari. Raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano. Progetto definitivo 3° lotto San Lorenzo Maggiore-Vitulano (CUP J41H010000080008) – Approvazione progetto definitivo.

**PRESIDENTE DE MINICO:** ognuno al proprio posto che iniziamo i lavori.

**SEGRETARIO:** procedo all'appello.

sindaco Mastella (presente)

consigliere Aversano (assente)

consigliere Callaro (presente)

consigliere Capuano (presente)

consigliere Chiusolo (presente)

consigliere De Minico (presente)

consigliere De Pierro (presente)



consigliere Del Vecchio (assente)  
consigliere Delli Carri (presente)  
consigliere Di Dio (presente)  
consigliere Farese (presente)  
consigliere Feleppa (presente)  
consigliere Fioretti (presente)  
consigliere Franzese (presente)  
consigliere Lauro (presente)  
consigliere Lepore (presente)  
consigliere Lombardi (presente)  
consigliere Mollica (presente)  
consigliere Paglia (presente)  
consigliere Parente (presente)  
consigliere Pedà (assente)  
consigliere Puzio (presente)  
consigliere Quarantiello (assente)  
consigliere Reale (presente)  
consigliere Russo Angela (presente)  
consigliere Russo Annarita (presente)  
consigliere Russo Giovanni (assente)  
consigliere Saginario (assente)  
consigliere Scarinzi (presente)  
consigliere Sguera Vincenzo (presente)  
consigliere Tomaciello (presente)  
consigliere Varricchio (presente)  
consigliere Zanone (assente)

**PRESIDENTE DE MINICO:** con 26 presenti la seduta è valida. Iniziamo i lavori. Prima di iniziare vorrei dare lettura di una comunicazione da parte del gruppo di Forza Italia. I sottoscritti consiglieri comunali del gruppo denominato Forza Italia comunicano quanto segue: il consigliere Sguera diventa componente della commissione sport e servizi sociali, il consigliere Scarinzi, componente delle commissioni attività

produttive e istruzione, il consigliere Russo Giovanni, componente delle commissioni lavori pubblici e mobilità. I consiglieri Capuano e Lombardi mantengono, invece, la titolarità delle commissioni delle quali erano ad oggi componenti. Si comunica altresì che, in seguito alle dimissioni del consigliere Capuano dalla carica di capogruppo, a tale funzione è stato eletto il consigliere Scarinzi.

**PRESIDENTE DE MINICO:**

**PRIMO PUNTO ALL'ORDINE DEL GIORNO**

**OGGETTO: ASSE FERROVIARIO NAPOLI-BARI. RADDOPPIO TRATTA FRASSO TELESINO-VITULANO. PROGETTO DEFINITIVO 3° LOTTO SAN LORENZO MAGGIORE-VITULANO (CUP J41H010000080008) – APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO.**

Vista l'importanza dell'argomento e vista la ricaduta che ha tutto questo sulla città, d'accordo con il sindaco e su sua richiesta, sono oggi presenti i tecnici e i dirigenti di RFI. Daremo la parola al Sig. Roberto Pagone, che è il direttore investimenti area Sud, per illustrarci un attimo, così il consiglio ha la possibilità di dirimere ogni dubbio su questa delibera, visto che qualcuno aveva sollevato degli interrogativi. Giustamente si darà spiegazione e delucidazione su tutto ciò che investe questo importante lavoro. Prego.

**ROBERTO PAGONE:** presidente grazie. Grazie sindaco, grazie a tutto il consiglio comunale, per questo invito, che ci dà l'opportunità di illustrare praticamente non solo il lotto della Frasso-Telese, il lotto attualmente in conferenza di servizio ma per fare un inquadramento complessivo della Napoli-Bari, del progetto, e quindi far risaltare quale sarà il ruolo che Benevento ricoprirà in questo nuovo itinerario, che diventa un itinerario fondamentale a livello nazionale. Sono pochissime slide, è un filmato, vi ruberò pochissimi minuti. A parte l'inquadramento generale, dove vediamo l'attuale rete ferroviaria nazionale con quelli che sono gli assi, le direttrici adriatica tirrenica e l'attuale trasversale della linea Napoli-Bari, è una linea che risale al 1870, quindi fatta all'epoca dei Borboni. Sostanzialmente la Napoli-Bari è un potenziamento, è un raddoppio dell'attuale linea, per consentire l'alta capacità e il collegamento a rete dei territori sia sul versante Tirrenico che Adriatico. Ci inquadriamo in questo discorso in quelli che sono i corridoi europei. Quindi anche la Napoli-Bari rispetto al corridoio 5 dalla Scandinavia al Mediterraneo, diventa un network del corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo, quindi il collegamento da Napoli a Bari. La funzione principale della Napoli-Bari qual è: è quella di collegare l'Adriatico al Terreno, quindi creare quella che è una specie di città allargata quindi fra i poli Foggia, Bari e Salento con la zona di Napoli e Roma. Tenete conto tutte le regioni della Napoli-Bari è una regione di 15 milioni di abitanti compreso il Sud. In realtà che cosa si sta facendo; Napoli-Bari e poi successivamente la Napoli-Salerno-Reggio Calabria, scendendo fino a Catania e Palermo, rappresentano [problemi di microfono] l'ossatura principale di quello che è lo sviluppo del Sud, che dobbiamo perseguire entro i prossimi sei anni. Ecco l'inquadramento attuale della Napoli-Bari e gli investimenti. Facevo qualche conteggio prima, siamo già a una spesa di € 600.000.000,00, il lavoro è in forte stato di avanzamento. È uno dei lavori forse più veloci a livello nazionale, signor sindaco. Quindi è un vanto, credo, per il Sud e per la Campania in particolare e anche la Puglia. Incominciamo con il primo tratto, che interessa Benevento, la tratta di Vitulano Benevento Apice, che è stata attivata già nel 2008 e sicuramente nell'ambito del progetto, poi, diremo tutto quello che servirà come ammodernamento. Le altre tratte, andando avanti ... abbiamo realizzato nel 2015 già la bretella di Foggia, che consente di velocizzare anche collegamenti da e per la Puglia. Abbiamo attivato, nel giugno 2017, la Cervaro-Bovino, anche qui i treni cominciano a viaggiare a 200 e passa chilometri all'ora. Siamo andati avanti con l'affidamento, sono già aperti i cantieri sulla Napoli-Cancello, un investimento di € 813.000.000,00 e a seguire sulla Cancello-Frasso, altri € 600.000.000,00. Questo per



dare l'idea che sforzo il paese sta facendo su questa tratta. Abbiamo inoltre la Orsara-Bovino, siamo anche qui in progettazione, contiamo tra qualche mese di entrare in conferenza dei servizi. La Frasso-Vitulano, che è il lotto di cui stiamo parlando, che è suddiviso poi in tre lotti. Il primo lotto è già stato appaltato, la Frasso-Telese e adesso abbiamo già approvato in conferenza dei servizi la Telese-San Lorenzo e stiamo per chiudere la conferenza di servizio adesso per il terzo lotto, di cui vi state occupando in questo momento, la San Lorenzo-Vitulano. Infine c'è l'Apice-Irpinia-Oorsara, dove l'Apice-Irpinia è già stato appaltato, un lotto di quasi 1 miliardo di euro. Dobbiamo andare in conferenza dei servizi sulla Irpinia-Orsara per il quale mancano ancora i finanziamenti ma entro giugno il Governo dovrebbe dare il via libera anche per questa tratta. Quindi, come vedete, il costo complessivo è di € 6.200.000.000,00, la maggior parte già quasi tutta finanziata; un 40% già avviato come costruzione e come fase realizzativa. Andiamo a vedere adesso le tratte dei progetti. Andiamo avanti. Qua vediamo sostanzialmente la Cancellone-Frasso-Vitulano di cui stiamo parlando. La Frasso-Vitulano è suddivisa in tre lotti funzionali, li vediamo nella slide successiva. La Frasso-San Lorenzo, che è oggetto di una conferenza dei servizi precedente, quella attuale, di cui stiamo parlando oggi, è la San Lorenzo-Vitulano. Qui abbiamo, a seguire, un pochino di dettagli sulle slide. Qua i tempi sostanzialmente siamo nel 2018, la conferenza dei servizi della San Lorenzo-Vitulano. Questo è il lotto, qui si può individuare un po' quali sono i tre lotti. Quindi i primi due lotti che sono stati già approvati in conferenza dei servizi; il primo, come abbiamo detto, appaltato, il secondo in fase di attività negoziale avviata. L'ultimo tratto, come dicevamo prima, è il terzo lotto San Lorenzo-Vitulano. È un lotto lungo quasi 8 km, una velocità di progetto di 180/200 km all'ora. Faccio presente che il lotto, questa Frasso-Vitulano, si interrompe a circa 3 km da Benevento, non interessa ancora il cuore dell'area metropolitana di Benevento. Ci sono caratteristiche, i comuni interessati sono Ponte, Torrecuso e Benevento, sono i comuni che sono stati invitati in conferenza dei servizi, per esprimere il proprio parere. A questo punto, senza annoiarvi su slide tecniche eccetera, abbiamo preparato un filmato, che abbiamo presentato anche in conferenza dei servizi dove si illustra, si vedrà veramente la linea quale sarà fra qualche anno.

[avviato il video]

partiamo da Afragola, che fra l'altro è la stazione porto della Napoli-Bari già pronta, l'abbiamo attivata nel 2017. Quindi tutti i vari lotti della Napoli-Bari con le città e le stazioni. Le varie situazioni fra appalti, conferenze di servizio concluse, progettazioni in corso. Arrivando sull'Adriatica, dove stiamo attivando la velocizzazione. Qui cominciamo al filmato di dettaglio della Frasso-Vitulano, dove si vedono tutti gli studi, che sono stati fatti a livello ambientale, idraulico, paesaggistico. Il primo lotto da Frasso a Telese, dove la linea corre in parallelo in pianura di affiancamento all'attuale linea ferroviaria. Quindi l'impatto è minimo, perché si è posto in affiancamento alla viabilità stradale, quindi si è cercato di occupare meno spazio possibile. Qua andiamo in variante, la ferrovia storica la vedete a sinistra e qua incominciamo il ritratto in variante. Arriviamo ad attraversare il fiume Calore e qui vedete il rendering, quello che sarà anche da un punto di vista ambientale l'inserimento dell'opera nel paesaggio. Abbandonato il viadotto, arriviamo alla fermata di Ponte. Questa è una delle tante fermate che vengono realizzate con lo stesso standard, quindi su tutta la Napoli-Bari a livello architettonico. Riprendiamo il viaggio, entriamo in galleria, una galleria di 336 m. Alla fine della galleria usciamo nuovamente in piano e rientrano sul viadotto, il viadotto Calore-Ponte. Come vedete l'impatto sul territorio è veramente molto ridotto. Dopodiché entriamo nuovamente in galleria di 140 m, la galleria Reventa e, usciti di là, rientriamo nell'ultima galleria, la galleria Le Forche, questo è l'imbocco. È una galleria lunga 2100 m, al termine della quale, dopo circa 2 km finisce il lotto oggetto dell'approvazione. Questo era soltanto per inquadrare un po' come è stato strutturato il progetto. È stato strutturato in diversi lotti, perché chiaramente 6 miliardi complessivamente tutti assieme è

difficile averli e quindi mano mano che sono arrivati finanziamenti, abbiamo sbloccato i vari lotti. Chiaramente qual è adesso il futuro della Vitulano-Benevento-Apice. Benevento resta il fulcro principale, lo snodo principale della Napoli-Bari, lo abbiamo sentito anche sulla rassegna stampa, qualche timore che i treni non fermano a Benevento, non esiste proprio. L'alta velocità fermerà a Benevento, anche perché i treni fermano dove c'è domanda, se non c'è domanda non fermano, ma se c'è domanda sarebbe da pazzi, per una società commerciale, togliere il servizio. Detto questo, sulla Vitulano-Benevento-Apice, in particolare Benevento, che cosa è previsto, non è che noi abbiamo previsto niente. Questo lotto, la Frasso-Vitulano è un lotto esterno. Dopodiché stiamo impostando l'altro progetto, per quanto riguarda l'ammodernamento della velocizzazione della tratta Vitulano-Benevento-Apice con l'ammodernamento dello snodo di Benevento. Per cui, in funzione di questo, anche a seguito della richiesta fatta dal sindaco al nostro amministratore delegato, è partito già il tavolo tecnico, che dovrà prendere in carico tutte quelle che sono le esigenze del territorio della città di Benevento, del circondario, i raccordi eccetera e sviluppare questo progetto, che poi nell'ambito della programmazione o della Napoli-Bari o finanziamenti integrativi, che comunque non ci sarà nessun problema ad individuare, consentirà di fare quello che stiamo facendo con questi investimenti. Cioè lo sblocca Italia, la Napoli-Bari, in particolare, che stiamo seguendo, la Messina-Catania-Palermo sono interventi che servono a connettere il territorio non a scavalcarlo. Quindi se non si facessero questi altri interventi a latere di collegamenti a poli logistici, a poli merci a riqualificazioni cittadine eccetera, probabilmente sarebbero investimenti, questi, che perderebbero la loro potenzialità. Cioè le ferrovie dello Stato, come braccio operativo dello Stato, sta creando la connessione, sta mettendo in connessione a rete tutto il sud Italia e, attraverso Napoli e Afragola, il collegamento del sud Italia alla rete nazionale. Quindi su questo poi, non lo so, entrando nel dettaglio poi di quelli che saranno gli elementi, le necessità, che saranno segnalate dal territorio, quindi portate nell'ambito del tavolo tecnico, ci saranno tutti gli argomenti e saranno trattati con la massima trasparenza, la massima apertura, perché è quello che serve alla Napoli-Bari. Cioè non serve un collegamento che scavalchi il territorio, significa avere fallito l'obiettivo del finanziamento. Serve un collegamento che crei le opportunità e le condizioni per cui territorio si sviluppi e si colleghi alla rete nazionale. Io avrei finito qui. Se ci sono domande sono proprio le sponde.

**PRESIDENTE DE MINICO:** bene. Allora passiamo la parola all'onorevole Costantino Boffa.

**ONOREVOLE COSTANTINO BOFFA:** grazie sindaco per l'invito, un ringraziamento a tutti i consiglieri. Oggi per me è particolarmente significativo tornare in consiglio comunale dopo tanti anni. [...] Dove nacque già da allora, però, un'idea di città, quindi l'esigenza di connettere questa città con i grandi corridoi dei trasporti. Dopodiché un po' di anni sono passati, però fino adesso, nella veste consigliere del presidente della regione, sulla Napoli-Bari, e di coordinatore di quel tavolo tecnico, di cui l'ingegner Pagone ha parlato, c'è un tavolo tecnico costituito in sede regionale con RFI e con la presenza dei soggetti interessati, anche dei comuni, per coordinare tutte le attività connesse allo sviluppo infrastrutturale. Cioè il tema è un po' questo: come adesso non si parla più se farla la ferrovia, avete visto che ormai la ferrovia si sta facendo. Per tanti anni molti non credevano a questa cosa, anche in questa città e in questa provincia, salvo poi a declamarla e a decantarla, una volta che si era incardinata e la cosa era partita. Tuttavia adesso il tema non è se farla o meno, è come farla la ferrovia. Perché tu puoi anche avere un'infrastruttura di collegamento ferroviario efficiente e poi magari colleghi dal punto di vista del trasporto un territorio, però non ti serve per un'ipotesi di sviluppo, appunto, se scavalca i territori. Invece qual è l'idea che si ha della Napoli-Bari, che è diversa dalle idee di altre grandi infrastrutture, che si stanno facendo nel paese. L'idea è quella di avere un'infrastruttura di trasporto che può diventare infrastruttura di sviluppo. Può diventare infrastruttura di sviluppo se è in grado di



connettere i territori e di integrarsi con i fattori che determinano lo sviluppo. Innanzitutto, avendo il passaggio della ferrovia, c'è il tema dell'integrazione, per esempio, con le altre reti. Noi abbiamo Terna che è responsabile della rete elettrica di RFI, sarebbe un suicidio progettare la rete ferroviaria e non progettate, al tempo stesso, la rete elettrica. Si farebbe come in quei comuni dove si scavano 10 volte, una volta per fare il telefono, una volta per fare il gas e così via. Adesso si fa un progetto integrato, un progetto unico. Quindi approfittando della progettazione della linea ferroviaria, si progetta anche il potenziamento della linea elettrica. C'è il tema delle infrastrutture digitali per esempio, dove l'importanza non è secondaria rispetto all'infrastruttura ferroviaria. Quindi con il Ministero dello Sviluppo Economico e con la direzione della Regione competente, stiamo cercando di mettere insieme e di integrare nella progettazione ferroviaria anche la rete digitale; in modo che nelle stazioni dell'alta capacità e dell'alta velocità, arrivi non soltanto la ferrovia ma anche la fibra, legata alla connessione digitale. Tenete presente che all'inizio era stata progettata l'infrastruttura digitale connessa alla Napoli-Bari solo al servizio del RFI. Cioè potevano usufruirne soltanto gli operatori di RFI, quelli dei treni, quelli dei servizi a terra e così via. L'utente non aveva diritto ad avere questo accesso veloce con l'infrastruttura digitale. Con la progettazione integrata si sta portando in tutte le stazioni previste, potremmo dire, l'alta capacità digitale e quindi l'infrastruttura digitale veloce. Perché dico in tutte le stazioni: perché noi abbiamo una linea di alta velocità. Però, attenzione, perché si parla di alta velocità/alta capacità? Perché questa è una linea diversa dalle tradizionali linee di alta velocità. Questa non è la TAV Torino-Lione, questa è una infrastruttura che servirà a far andare sicuramente veloci i treni, più veloci di come sono adesso, con il raddoppio della linea, a risolvere tutti quei problemi di strozzature che ci sono. Attualmente ritardi che si determinano, sono sul fatto che, nella linea dove c'è ancora il binario unico, il treno deve aspettare la coincidenza. Chi va a Roma sa che a un certo punto si ferma il treno, deve aspettare il treno, che viene dall'altra parte, quindi si perdono molti minuti. Questa è una linea che servirà a velocizzare quindi il collegamento con Roma e poi con Napoli e dirò una parola su questo, per cui, a regime, sono previsti almeno 10 coppie di treni al giorno alla stazione centrale di Benevento, che in un'ora e mezza raggiungono Roma. Questa roba cambierà radicalmente il rapporto tra questa città e il resto del territorio. Perché raggiungere Roma in un'ora e mezza con 10 coppie di treni, significa uno ogni ora, consentirà di ottenere un risultato, che già l'università, la facoltà di economia ci sta dicendo che si può determinare: c'è un'inversione dello spopolamento. Quindi siccome noi siamo un'area che è soggetta molto, ormai, al decremento demografico, con una linea ferroviaria come questa, tu avrai una possibile attrazione di popolazione. Quindi potrà avere un'inversione anche dal punto di vista economico. Ecco perché può diventare infrastruttura di sviluppo, oltre che a essere un'infrastruttura di trasporto. Ma su questa linea, contrariamente a quello che accade alle linee di alta velocità tradizionali, potranno viaggiare non soltanto le persone ma potranno viaggiare anche le merci. Magari di giorno viaggiano le persone e di notte viaggiano le merci. Allora c'è un tema da affrontare e poi vedremo come, di come si determina una ricaduta anche sullo sviluppo di iniziative logistiche. Dirò una cosa su questo tra qualche minuto e poi finisco. In terzo luogo, su questa linea non viaggiano soltanto i treni di alta velocità, questa è una linea concepita per far viaggiare anche i treni regionali. Questo vuol dire che dove avete visto quelle stazioni, Solopaca, Telesse, non vuol dire che si ferma il treno di alta velocità, il treno di alta velocità si ferma a Benevento. Nelle altre stazioni, cosiddette minori, si fermano i treni regionali. Quindi ha un'utilità anche per il trasporto pendolare significativa. Qui si pone il tema del rapporto anche con Napoli. Perché questa linea velocizza molto il rapporto tra Benevento il Napoli, via valle telesina. La stima è che in 45 minuti si arriva a Napoli via valle telesina. Questo però determina un problema, che noi tante volte ci siamo posti da questa città: ed è il tema della possibile emarginazione di un'area importante, anche significativa, come la Valle Caudina. Qui c'è la questione, nel sistema regionale che si sta determinando, di riproporre con forza la questione che più volte abbiamo posto, cioè dell'integrazione della linea Benevento-Cancello

nella linea nazionale delle ferrovie, altrimenti questa ferrovia non avrà futuro. Ve lo dico con molta chiarezza. Io non so quanti di voi hanno provato a prendere il treno della Benevento-Cancello la mattina. Io ogni tanto vado a vedere se migliora o peggiora la cosa. Mi siedo e per arrivare a Napoli impiego non meno di due ore con una situazione diventata ingestibile dal punto di vista della pulizia, dei ritardi, del fatto che nessuno paga il biglietto. È una roba veramente da farWest. Della sicurezza ovviamente. Ma avendo tanti passaggi a livello, lì significa addirittura che il treno si deve fermare nelle stazioni non vigilate e quindi deve guardare se passano le persone. Cioè siamo in presenza di un'altra epoca storica. Questa linea, se non passa nella gestione di RFI, io sono convinto che non subirà un miglioramento. Perché adesso è interessata RFI a rilevare la linea? Intanto diciamo che questa è una ferrovia interconnessa, perché da Benevento a Cancello è ferrovia regionale Eav; da Cancello a Napoli è già linea RFI. Perché avete visto la slide che l'ingegnere Pagone presentava. Tra l'altro l'ingegnere Pagone è il responsabile area Sud di RFI investimenti. Quindi è quello che ha la cassa. Quindi poi discutiamo un attimo come fare per risolvere i problemi di Benevento. Allora avete visto che fino a Cancello è linea regionale. Da Cancello a Napoli non è altro che il primo lotto della Napoli-Bari. Il primo lotto della Napoli-Bari si chiama Napoli-Cancello. Quindi c'è la stazione di Afragola interessata. RFI è interessata adesso a rilevare la linea, perché avere un segmento di adduzione da Benevento e da tutta la Valle Caudina, che porta più utenti sulla stazione di Afragola, è un interesse specifico di RFI, cioè quello di aumentare la domanda. Migliorando l'offerta ovviamente si determina anche un aumento della domanda. Quindi RFI è interessata ad avere un bacino di utenza di 70.000-80.000 persone che da Benevento, Valle Caudina, parte del casertano vanno su quella linea fino ad Afragola. Per cui c'è la doppia possibilità o di prendere il treno da Benevento per andare a Napoli o via valle telesina, ovvero con una ferrovia ammodernata, via Valle Caudina, o tutti i comuni della Valle Caudina hanno tutto l'interesse a prendere il treno lì, passare per Afragola e arrivare a Napoli. Secondo me per la provincia di Benevento questo è un tema cruciale. Il presidente della Regione ha scritto una lettera al Ministero. Questa lettera da la disponibilità della Regione Campania a cedere la linea a RFI. RFI ha già dato la disponibilità da parte dell'amministratore delegato, che ha detto che vuole far rientrare questa linea nel programma di investimenti. Adesso c'è bisogno di velocizzare il tavolo al Ministero, per avviare proprio la procedura di passaggio della linea. Una volta avvenuta la procedura di passaggio, noi avremo un sistema ferroviario integrato, dove la città di Benevento ha una funzione cerniera da una parte e dall'altra. Sulla linea ferroviaria Valle Caudina, è un'ultima cosa, però voglio soffermarmi, perché so che è un tema che è molto sentito da noi, dagli amministratori e così via, su quella ferrovia c'è bisogno di un investimento significativo, perché altrimenti non si velocizza. C'è bisogno di un investimento sulle infrastrutture, perché ogni tanto ci sono delle frane e si interrompe l'esercizio ferroviario. È successo di recente a San Martino, otto mesi fermi se non di più. Quindi c'è un problema di intervento sul mettere in sicurezza la linea. C'è un problema di eliminazione dei passaggi a livello; almeno 24 bisogna superarli, altrimenti non si velocizza la linea, c'è un problema di intervento sull'elettrificazione, che è sottodimensionata rispetto al fabbisogno, c'è un problema di intervento, come dicono i tecnici, sul materiale rotabile, cioè sui treni, dove alcuni sono stati anche immessi. Però anche i treni nuovi non possono superare i limiti di velocità di 50 km/h, che sono stati imposti dall'agenzia sulla sicurezza ferroviaria. Quindi anche se metti un treno nuovo, tu hai lo stesso tempo di percorrenza. Certo è un po' più pulito, però sempre due ore devi stare per arrivare fino a Napoli. Quindi interventi su tutte queste materie, che consentiranno di velocizzare la linea. Siccome ci vogliono un po' di soldini, questa roba o entra nel contratto di programma RFI-Governo, per cui anche se ci vogliono, io ho stimato non meno di € 200.000.000,00 di intervento su questa linea. Per RFI avere un contratto di programma di € 2.000.000.000,00 con lo Stato o di € 2.200.000.000,00 non è che cambia granché. Caricarli sui bilanci dell'Eav o della Regione, come qualcuno mi può insegnare, è un po' più pesante, più significativo. Non ci sono queste risorse. Quindi io penso che la battaglia deve essere quella



li e l'obiettivo deve essere quello. Detto questo, sulla linea di cui stiamo parlando, sull'alta velocità, alta capacità noi a che punto siamo: due lotti sono stati assegnati, quindi ci sono i cantieri in corso. Napoli-Cancello e Cancello-Frasso Telesino. Siamo arrivati in provincia di Benevento; sono in fase di assegnazione, adesso, gli altri lotti per arrivare fino a Vitulano. Io penso che realisticamente entro quest'anno si assegnano gli altri due lotti. Benevento adesso è interessato da questo lotto in maniera molto marginale, perché il lotto San Lorenzo-Vitulano tocca Benevento solo per 1 km. Questo è un lotto per 8 km, Benevento è interessato solo per 1 km. Perciò è stato chiamato in conferenza di servizi. Ma il vero interesse di Benevento è quello di aprire a un lotto ulteriore di questa linea, che al momento non c'è ma che dobbiamo aprire, che è il lotto Vitulano-Apice. Questo lotto è già stato realizzato nel 2008, è stato fatto già il raddoppio e tutto, però ha gli standard di un lotto di vecchio tipo. La ferrovia non ha gli standard richiesti dall'alta velocità. Adesso deve essere adeguata, sia dal punto di vista tecnologico, sia dal punto di vista infrastrutturale. Cioè anche quel lotto lì deve mettersi al livello degli altri, perché altrimenti si rischia di fare tutti i lotti, poi si arriva lì, per la sicurezza, per la velocità, per tutto, si rischia di non avere un lotto adeguato. Quindi noi il primo tavolo che dobbiamo aprire con l'accordo di RFI ma credo che su questo ci sia ampio consenso, anche l'amministratore delegato, più volte, ha detto e ha dato la sua disponibilità sulla materia e da parte anche ovviamente della Regione e come si velocizza, dal punto di vista infrastrutturale e tecnologico, il lotto Vitulano-Apice. Qui c'è Benevento. Benevento deve essere dentro questa partita; ripeto, già c'è, perché i treni fermeranno, come ha detto l'ingegnere Pagone, non c'è alcun problema. Io credo che l'equivoco sul fatto se fermano i treni o meno, si è determinato nella descrizione dei lotti. Perché molte volte anche io vado alla stazione, come capita a te o ad altri, ho i viaggiatori che mi fermano, i pendolari e mi dicono "ma questo treno perché non ferma a Benevento, il treno di alta velocità?" L'equivoco è nato, Roberto, è nato dal fatto che noi, descrivendo i lotti, i lotti sono Napoli-cancello, Cancello-Frasso Telesino, Frasso Telesino-Vitulano, poi si salta, Apice e stazione Irpinia. Stazione Irpinia-Orsara e poi giù giù. Quindi chi legge i lotti in maniera consequenziale non trova il nome di Benevento. Perché è stato già fatto Benevento, va solo adeguata dal punto di vista tecnologico e infrastrutturale. Ma molti non sentendo il nome Benevento, ma sentendo tutti gli altri, immaginano che salti la fermata di Benevento. Allora la fermata di Benevento non solo non salta ma Benevento è centrale, perché, tra l'altro, ha una stazione che deve essere adeguata al rango di stazione di alta velocità. Questa è la verità. La stazione di Benevento attualmente non è in condizione di essere una stazione alta velocità. Se si va lì addirittura molte volte non funzionano gli ascensori per i disabili, ci sono problemi di sicurezza, di pulizia. Insomma non devo dirlo io, tutti hanno avuto modo di vederlo. Questa non è una stazione che ha il rango di una stazione di alta velocità. Il tavolo che dobbiamo aprire è proprio per avere un salto di qualità nella stazione dal punto di vista tecnologico, dal punto di vista infrastrutturale, dal punto di vista del restyling complessivo della stazione. Per fare questo, però, bisogna fare un progetto di riqualificazione anche in torno al comparto della stazione e finisco con questo. Se io adesso vado a prendere il treno a Benevento, non ho neanche un parcheggio, dove mettere la macchina. Si deve trovare il posto magari dove sta il palazzetto, oppure buttare la macchina da qualche parte. Questa è la verità. Allora la prima cosa da fare è realizzare un parcheggio di interscambio, un parcheggio di interscambio su cui RFI, nell'incontro che si è fatto a Roma, ha dato tutta la sua disponibilità a realizzarlo in proprio o a realizzarlo insieme al Comune di Benevento. Quindi questa è una cosa sulla quale lavorare, parcheggio d'interscambio. Perché altrimenti non ha il rango di stazione di alta velocità. 2, ed è un tema che pongo io al consiglio comunale di Benevento, conoscendo la città: una volta che noi avremmo avuto 10 treni in più al giorno, che attraversano la città, quella fascia di binari, che è alle spalle della stazione, verso gli ipermercati, quella fascia di binari diventerà una barriera. Quindi tu avrai una cesura da quella parte della città, avrai un ingolfamento. Perché si sommano le persone che devono andare nel centro commerciale con quelli che devono attraversare. Quindi c'è un tema di togliere questa

cesura, attraverso un sovrappasso. Nel progetto di riqualificazione deve essere previsto anche questo, un sovrappasso per evitare gli ingolfamenti intorno a quella linea. In ultimo la ricaduta sulla logistica: allora su questo aspetto, parliamoci chiaramente, perché altrimenti si rischia. Ci può essere una ricaduta sulla logistica, ci può essere. Non è detto che ci sia. Allora noi abbiamo un vantaggio rispetto al passato, il vantaggio è quello che Benevento è stata individuata, in un primo tempo era stata esclusa Benevento, nell'individuazione delle aree zes, zone economiche speciali. Adesso sono state individuate dalle Regione due aree di Benevento che sono zone economiche speciali. Una è Ponte Valentino, l'altra è Contrada Olivola. Perché la Regione ha seguito criterio: seguire o le aree industriali, quindi le Asi o le aree dichiarate logistiche. In quella delibera non sono entrate aree private, sono entrate queste due aree. Benevento aveva quella come aree logistica individuata e quindi è entrata in questa cosa della zes. Ora noi dobbiamo capire il vantaggio di essere zona economica speciale. Qual è il vantaggio? Adesso, nel decreto semplificazioni, approvato l'altro giorno alla Camera, sono state previste misure di snellimento per chi si vuole insediare nelle aree zes. C'è un comitato di indirizzo, a livello nazionale, che sta stabilendo il regolamento per l'insediamento delle aree zes. Ma nelle aree zes c'è la convenienza localizzativa. Perché ci sarà un cumulo di agevolazioni. Le agevolazioni non sono più l'una esclude l'altra. Nelle aree zes il vantaggio è che chi ha il credito di imposta, può anche accumulare l'Irap, può anche accumulare gli sgravi fiscali sulle assunzioni per i primi anni eccetera. Quindi l'imprenditore X, sia quello che c'è, sia quello che può venire, ha interesse a localizzarsi. Ovviamente dovremo fare un'azione, per far capire la convenienza localizzativa e chiamare imprese anche nazionali e internazionali a dire "guardate, vi conviene investire a Benevento, non perché sei amico mio, del sindaco o di altri ma perché hai una convenienza". Poi l'imprenditore su questo calcola non è che fa tanti altri calcoli. Quindi possiamo avere la possibilità, per la prima volta, di avere una convenienza localizzativa, che è data da questa roba. È data dal fatto che c'è una ferrovia, è data dal fatto che c'è l'area zes. In area ASI le aziende già ci sono. C'è un piccolo particolare però: in area ASI si sta facendo uno studio con l'università del Sannio e con Confindustria, anche con il comune di Benevento, per verificare due cose: 1, se c'è la domanda di trasporto su merci. Perché se c'è la domanda? Perché non basta avere la Nestlé più quello più quello, bisogna vedere dove trasportano, dove portano le merci questi qui, se a loro conviene portare più sui Tir piuttosto che sul treno. Tenete presente che per spostare il trasporto merci dal Tar al treno, conviene farlo quando c'è una percorrenza lunga. Se devi andare al porto di Napoli non ti conviene andare sul treno; se devi andare in Spagna, faccio un caso, per portare la pizza surgelata della Nestlé, probabilmente ti conviene. Allora l'università del Sannio ha fatto un questionario a tutte le aziende, stanno rispondendo tutte, per vedere la domanda di trasporto. Quindi sulla base di questa domanda di trasporto vero, che c'è, si potrà valutare se è conveniente fare uno scalo merci. Uno scalo merci è una cosa molto semplice, all'area ASI già c'è, un vecchio scalo merci realizzato e poi abbandonato. Si tratta di ripristinare quello, sono 800-1 km di linea connessa con la ferrovia e che consente al treno di arrivare, agganciare il vagone e partire. Se c'è la domanda di trasporto si può fare. Quindi verifica tecnica economica, 2, verifica geologica. Perché tutti sappiamo che sull'area ASI c'è un tema che riguarda l'alluvione e quindi c'è una questione che riguarda qualche azienda, che probabilmente deve delocalizzare, le misure di messa in sicurezza. Sono tutte cose su cui io non indietro. So che però dov'è lo scalo merci non c'è stata l'alluvione, e so che però qualcuno lo deve certificare. Quindi lo studio di fattibilità che si sta facendo, si verificherà anche la fattibilità da questo punto di vista, dal punto di vista geologico dell'intervento. Altrimenti sono soldi buttati. 2, c'è sempre l'ipotesi in piedi dell'altra area zes, l'area logistica di Contrada Olivola, dove però al momento non c'è niente. Quindi se c'è una convenienza localizzativa e si vedrà un domani, che c'è un grande player, che va a investire lì, perché gli conviene, si chiami Amazon, si chiami Leroy Merlin o come cavolo si chiama. A quel punto porremo il problema di collegare la stazione di Benevento con quell'area. Sono 4 km di braccio ferroviario ma solo a quel punto si



può porre il problema. Altrimenti adesso nessuno ti darà un euro per collegare la stazione con un'area agricola. Poi c'è tutta un'altra tematica, che attiene al rapporto con il Demanio ma questo lo affrontiamo in altro momento. Questo è un po' il quadro. Quindi io auspico che oggi il consiglio comunale di Benevento possa esprimere ovviamente il consenso di quest'opera. Questa è un'opera condivisa, guardate. 35 comuni della Campania sono coinvolti. Noi abbiamo avuto 35 delibere positive. Avevamo una sola pendenza con Valle di Maddaloni, che aveva fatto ricorso al Tar, perché era fortemente impattata. L'altro giorno mi è arrivata una richiesta di rinuncia al contenzioso davanti al Tar. Quindi 35 su 35. Tant'è vero che viene presa a modello ormai questa infrastruttura. Perché altrove non riescono più a determinarlo il consenso sociale su una cosa di questo genere. Io sono convinto che il consenso su un'infrastruttura lo determini quando apri prima la fase di concertazione sin dagli studi di fattibilità. Se fai come hanno fatto in Val di Susa, che gli cali un progetto definitivo sulla testa delle popolazioni, non lo recuperi più il rapporto, anche se lo cambi 30 volte quel progetto. Non lo recuperi più perché si va sempre a chi si mette sopra e non lo risolve. Questo modello, invece, è un modello condiviso. Secondo me dobbiamo auspicare, anche in questa fase, il consenso unanime del consiglio comunale, perché questo darà forza alla trattativa successiva sui punti di cui abbiamo detto. Vi ringrazio molto e vi auguro buon lavoro.

**PRESIDENTE DE MINICO:** grazie. È stato esposto un emendamento da tutti i capigruppo, di cui vi darò lettura. "I sottoscritti capigruppo consiliari Chiusolo, Scarinzi, Farese, Puzio, Lepore, Di Dio e De Pierro, oltre al presidente della commissione urbanistica, Luca Paglia, e alla consigliera Delli Carri, chiedono di inserire, nella proposta di delibera all'ordine del giorno del consiglio, precisamente al punto N. 2 dell'ultima pagina, il seguente emendamento integrativo: invita Mit, RFI e la regione Campania a predisporre e finanziare, per la tratta ferroviaria Vitulano-Apice, un progetto di velocizzazione sia infrastrutturale che tecnologico, per adeguare e ottimizzare la stessa alle caratteristiche e agli standard di alta capacità e alta velocità. In questo contesto chiede a RFI e alla regione Campania di sottoscrivere con il comune un accordo di programma, per la riqualificazione, l'ammodernamento e lo sviluppo infrastrutturale e tecnologico della stazione ferroviaria di Benevento, che ha un ruolo centrale nello sviluppo della Napoli-Bari e che deve, perciò, avere tutte le caratteristiche di una moderna stazione di alta velocità. In tal senso l'accordo deve prevedere la realizzazione di un moderno parcheggio d'interscambio e la riqualificazione del comparto connesso, a partire dalla rimozione della barriera, costituita dal fascio di binari contigui all'area commerciale retrostante. Invita RFI e la Regione ad approfondire, come si sta già facendo con il gruppo di lavoro congiunto, le possibili iniziative logistiche, legate alle aree zes del comune, area ASI e contrada Olivola, attraverso la verifica di fattibilità e di sostenibilità tecnica ed economica di uno scalo merci o di altre iniziative logistiche, comunque legate alla verifica della domanda di trasporto merci delle aziende". Passiamo direttamente alla votazione. Ci sono interventi? Passiamo alla votazione dell'emendamento. Prego segretario. Direttamente a unanimità per alzata di mano. La parola al sindaco con le dichiarazioni di voto.

**SINDACO MASTELLA:** io chiedo scusa. Ho eccepito con questa formula per la semplice ragione di qualche problema successivo, anche legato sempre ad avvenimenti del comune. Volevo ringraziare innanzitutto i dirigenti dell'RFI, per questo modo anche che è un po' diverso, un po' dinamico, che ha prodotto una situazione anche evitando dubbi, qualche perplessità che potevano essere generate da valutazioni, che non sempre sono corrispondenti a quello che è il dato reale ma frutto, a volte, di un pensiero un po' ostinato da parte di chi ci sta intorno, magari non avendo conoscenza estrema delle vicende, come in questo caso, le vicende della mobilità sul dato di natura ferroviario. Voglio ringraziare in modo particolare l'onorevole Boffa. Con lui siamo stati a Roma dall'amministratore delegato RFI. Le cose



che lui ha detto e le cose sulle quali si è questionato, si è discusso, arrivando ai risultati che erano già impliciti ma che insomma hanno confermato l'esistenza e le ragioni che Costantino ha spiegato, in maniera molto intelligente e molto diffusa, mi pare che esprimo il dato di correlazione di quello che è lo sviluppo e non soltanto l'attraversamento di un'area e quindi della città. In questo caso è legato a una formula che è un po' diversa, speriamo un po' diversa da quella del recente passato. Voglio ringraziare anche l'intero consiglio comunale, non tanto per una benevolenza rispetto all'amministrazione, ma una benevolenza rispetto alla città, capendo che questo è un momento fondamentale, per la crescita eventuale, che va sviluppata, però, successivamente, perché non è che, come si dice in economia, il cavallo non beve. Se non ci sono le condizioni il cavallo non arriva e quindi non beve e non crea possibilità di sviluppo e di industrializzazione o di elementi di natura finanziaria. Volevo soltanto dire una cosa, perché qualcuno portava qualche tipo di pronuncia particolare: mi pare che sia stato spiegato abbastanza pronto ed efficace, il fatto che non soltanto Benevento, la stazione sarà stazione di TAV, ma che la stazione sarà completamente rammodernata, per essere estremamente chiari. Cioè non sarà quella stazione che vedrete oggi ma sarà completamente rinnovata, rimodulata eccetera. C'è un problema, di cui porterò all'attenzione del consiglio, quando sarà: quando siamo stati con Costantino Boffa dall'amministratore delegato, le ferrovie avrebbero anche in animo di avere la gestione del parcheggio, come esiste a Napoli e in altre realtà. Io mi sono un po' fermato. Su questo non ho dato il mio parere. Per quale ragione, perché probabilmente la cosa migliore sarà quella di discutere, fare una società o vediamo come, che possa essere quella ferrovie-comune, per quale ragione, perché non vorrei che capitasse che un cittadino di Benevento, di chi arriva a Benevento anche da zone vicine, perché evidentemente arrivano a Benevento, spende € 20 per andare a Roma e ne spende 25 per il parcheggio e quindi mi pare abbastanza evidente che questa è una cosa che non può essere accettata. Però è anche vero che dobbiamo garantire, perché non vorrei che, reduce da qualche vicenda personale, ci sia qualche ladro che approfitti della incustodibilità dell'area e quindi ti frega la macchina. Diventa una spesa un po' più di € 20, per quanto riguarda chi viene privato di questo. Questa è l'unica cosa per quanto riguarda, peraltro noi abbiamo neanche previsto, qualcuno ha discusso, mi pare anche Lepore eccetera, sul dato che il terminal veniva realizzato da parte nostra nei pics regionali, l'idea del terminal. Perché mi pare evidente che con questo tipo di impostazione, non avere il terminal mi sembra una cosa abbastanza fuori luogo e fuori portata. Quindi bisogna vedere come. Quindi siccome pensavamo di impiegare alcune risorse, forse, è questa una cosa da discutere con le autorità delle ferrovie, se il loro intervengono in un certo modo, forse risparmiamo qualche risorsa da destinare in altra parte. Questo lo vediamo, perché ormai è avviata questa discussione, come avete ascoltato oggi. In realtà c'entriamo soltanto di traverso per 1 km, mentre, invece, saremo protagonisti successivamente, ripeto, sia con la stazione e sia per la procedura, che velocizza in maniera molto più competitiva di quanto sia oggi il grado realizzativo che nel passato, che pure ha avuto alterne vicende questo tipo di situazione ferroviaria, però era un po' limitata nella velocità, forse anche un po' nella sicurezza, perché il tratto Benevento-Apice ed Apice-Puglia è un po' con qualche caratteristica distonica rispetto al dato del passaggio da Benevento come può essere la valle telesina e quindi molto scorrevole. Io volevo ringraziare tutti, ringraziare in modo particolare voi, per essere stati qua, per averci dato questa possibilità e quest'opportunità e di valutare un fatto molto importante. Peraltro voglio aggiungere, che, come sa l'onorevole Boffa e come sanno anche i dirigenti, ed è giusto che sia anche la città di Benevento, una città capoluogo, che si intesti una battaglia; io sono stato per tanti anni, prima da studente dell'università e poi da giornalista in RAI, purtroppo ho visto che i tempi di percorrenza della Valle Caudina sono aumentati rispetto al 40-50 anni fa. Questa è una cosa incredibile. Però qual è il dato, come ha sottolineato Costantino: che è vero che abbiamo oggi due modalità e due possibilità, perché a Benevento che rimane a presidio di questa forma di scambio di natura ferroviaria, 40 minuti per l'alta velocità. Però si tratta di investire molto, perché c'è anche l'Ansa,

quello che arriva ad Arpai e sale sopra e impiega 20-25 minuti, quindi bisogna eliminarla completamente. Credo che la rapidità sia molto più forte di qua sulla valle telesina di quanto non sia quell'altra. Però abbiamo anche il dovere di tener conto che la provincia di Benevento e parte di Avellino evidentemente e del casertano usufruiscono, usufruiranno successivamente in maniera molto migliorativa di quello che è il tratto della Valle Caudina, che rimane come doveva restare, ferrovia regionalizzata. L'altro aspetto importante, che ho visto all'interno di quest'opera, qual è: Costantino l'ha inframmezzato e forse ci è passato un po' inosservato per quanto ci riguarda. C'è stato e lo dico da vecchio pendolare, che per tanti anni che ho utilizzato treni e utilizzo treni. da ragazzo, da Ceppaloni a Benevento con l'autobus e poi il treno, ho fatto nella mia vita il pendolarismo e anche per Roma dopo. Come avete visto anche, mi pare che c'era anche codificato all'interno dei fotogrammi vostri, la piccola stazione dove ci si ferma. Questo elimina anche questa forma di conflitto che c'è stato in Italia, tra i pendolari, le ferrovie investono e l'alta velocità e non investono per quanto riguarda il dato di natura regionale per i pendolari. Mi pare che in questo ed è una cosa che può essere assunta anche come criterio, si investa anche, tenendo conto del fatto, che ci sono tanti pendolari, che vanno, in questo caso, a Napoli o possono andare a Roma, in cui ci si ferma non nelle 10 corse di coppie, che stanno ogni giorno per quanto riguarda l'alta velocità, ma hanno una possibilità davvero di riscontrare una opportunità e una ricaduta in positivo sulla loro vita di tutti i giorni, che diventa altrimenti uno strazio, come abbiamo avuto modo di frequentare tante immagini televisive, che a volte si soffermano su questi aspetti, non secondari, delle vicende ferroviarie. Costantino ha detto ad esempio il tratto tra Benevento e la Valle Caudina a 50 km/h, anche perché, come ricorderete, questo è avvenuto dopo che l'autorità ha deciso, a seguito della vicenda della ferrovia, malaugurata, della Puglia e quindi si decise di limitare a 50 km/h, per evitare quello che si era verificato in quella circostanza. Quindi mi pare che oggi sia una bella giornata per il consiglio comunale, una bella giornata per la città di Benevento, di questo grati alla ferrovia. Grazie al contributo di tutti quanti. Volevo ringraziare in modo particolare il collega e amico Costantino Boffa, che ci ha dato una mano e noi ci auguriamo di continuare, da questo punto di vista, nella collaborazione. Chiunque consigliere del consiglio vorrà dare suggerimenti e indicazioni, per quanto ci riguarda, faremo, come in questa circostanza, perché mi parrebbe di arrivare a una definizione costante, che potevo fare come consiglio, in modo tale da avere a unanimità, perché si tratta di una questione neutra ma che tocca gli interessi della nostra comunità. Io vi chiedo scusa, vi lascio qua ma ho qualche problema di natura successiva di impegni legati alla mia attività. Per questo ho chiesto scusa agli altri ma potete continuare tranquillamente il dibattito, perché in questo caso il sindaco è ultroneo, avendo il consiglio già deciso ad abbondanza. Grazie e buona giornata a tutti.

**PRESIDENTE DE MINICO:** grazie sindaco. Chi voleva fare le dichiarazioni di voto? Prego Lepore.

**CONSIGLIERE LEPORE:** volevo ringraziare il presidente della commissione urbanistica, che ha portato avanti questa delibera, per il lavoro svolto e per il risultato ha avuto. Ci sono state delle frizioni in commissione e c'è stato anche un dibattito abbastanza acceso e con toni anche duri. Il problema non era un interesse personale, era un interesse diffuso che ognuno tentava di difendere. Noi partivamo da un ragionamento che Costantino poi è stato partecipe con noi, di sviluppo logistico di una parte della città, che purtroppo è andato male, per la crisi che è intervenuta, come giustamente ha detto l'onorevole Mastella sui giornali. Però siamo ancora consapevoli che Benevento sta tra il corridoio 1, cioè Berlino Palermo, il corridoio 8, Mar Nero-Mar Mediterraneo. Sappiamo che Benevento è centrale. Io credo che occasioni di sviluppo dal punto di vista logistico, per la posizione geografica che Benevento ha, io ritengo che era una scommessa, è una porta da tenere aperta, perciò c'è stata la conferenza dei servizi con la regione Campania, che non potevamo assolutamente evitare di tener presente. Per il resto devo dire,



guardate, noi, come Benevento siamo stati fuori e marginalizzati per il passato, perché con la maledetta autostrada, che passava per Avellino, Benevento aveva perso il ruolo centrale. Oggi il ruolo centrale ce l'abbiamo, grazie alla localizzazione geografica e grazie ai corridori e grazie soprattutto alla rete scandivaten, che ci dà moltissime possibilità di sviluppo, su cui nessun consigliere comunale poteva non fare una battaglia, per crearne quantomeno le condizioni. Perché un domani, certo non sono condizioni di oggi o domani, saranno condizioni di qualche anno, ma certamente avremo la possibilità di, io credo che succederà, leggendo gli atti del Governo. Ministero delle Infrastrutture ha fatto una programmazione che nei prossimi 10 anni il trasporto su ruota dovrà essere il 25% in meno. Nei prossimi 50 dovrà essere addirittura al 60%. Quindi quando si parla di queste condizioni, mi dovete dire perché non tenere le porte aperte su un fatto nodale di sviluppo. Quindi approvo tutte le grandi opere, Capuano. Ringrazio Costantino Boffa, per la collaborazione, e RFI.

**PRESIDENTE DE MINICO:** prego consigliere Farese.

**CONSIGLIERE FARESE:** io ringrazio i cittadini presenti, ovviamente il Movimento 5 Stelle non può che votare favorevolmente a questa deliberazione, perché solo Dio sa quanto siamo affamati di infrastrutture in questo territorio. Rimane il mio disappunto, perché, nonostante le belle parole del sindaco, di andare tutti concordi, di proporre, di lavorare insieme, questo consiglio viene sempre estromesso dai fatti che interessano il territorio. Si arriva sempre all'ultimo giorno utile per poter fare una deliberazione e doverla emendare sempre in consiglio. Allora il mio invito è, ancora una volta, ad amministrare, siete stati votati per amministrare questa città e vi invito a farlo. I processi vanno governati. Non esiste che d'ora in poi ci ricordiamo all'ultimo momento, che esiste quest'opera strategica per Benevento e la discussione avvenga la mattina stessa del consiglio. Da parte mia e da parte del Movimento 5 Stelle ci sarà sempre il massimo appoggio, quando ciò riguarda il territorio e i cittadini. Ma tale condivisione la vorremmo con il territorio. Per questo vi chiediamo di lavorare allegramente e di lavorare per tempo, in modo che anche la cittadinanza sappia le poche cose buone che si vengono a fare. Grazie.

**PRESIDENTE DE MINICO:** grazie consigliere Farese, prego De Pierro.

**CONSIGLIERE DE PIERRO:** grazie presidente. Saluto gli assessori e il sindaco. Rapidamente anch'io mi associo a questo momento di grande condivisione istituzionale, dove le forze politiche, responsabilmente, hanno fatto la loro parte. Era anomalo, o sarebbe stato anomalo se ciò non fosse accaduto. Quindi va bene così. La regione la ringrazio a titolo personale e a nome del gruppo, che rappresento, per la disponibilità, la competenza e anche il modo esaustivo con cui ha rappresentato questo progetto infrastrutturale per la città di Benevento. La cooperazione, naturalmente, inizia soltanto oggi, perché naturalmente ne avremo di step da fare insieme. In questo senso senza assolutamente polemiche, perché non ci possono essere, si ringrazia l'amministrazione, i capigruppo tutti, di maggioranza e di opposizione, per aver condiviso questo percorso, che naturalmente non è di un'appartenenza politica ma è di un'intera città. Grazie.

**PRESIDENTE DE MINICO:** grazie De Pierro. Prego Scarinzi.

**CONSIGLIERE SCARINZI:** grazie presidente. Rapidissimamente preannuncio il mio voto favorevole. Finalmente si guarda avanti, non si guarda più indietro. Un momento positivo e concreto per lo sviluppo della nostra città e della nostra provincia. Perché come è stato ampiamente spiegato e bene, è un progetto appunto del quale si avvantaggerà l'intero Sannio e non soltanto la città di Benevento. Mi fa piacere che anche Cosimo Lepore, che ieri commissione ha espresso diverse perplessità e diverse critiche; durante la notte evidentemente ha ragionato ed è arrivato anche lui a una conclusione positiva



della vicenda. Questa secondo me è una pagina importante dal punto di vista politico, perché il consiglio comunale di Benevento dimostra maturità su un tema importante, votando a unanimità una delibera, che, ripeto, segna, forse, veramente una prima pietra concreta per lo sviluppo sociale ed economico della nostra città e della nostra Provincia. Pertanto noi preannunciamo il nostro voto favorevole.

**PRESIDENTE DE MINICO:** grazie consigliere Scarinzi. Voleva dire qualcosa l'assessore Reale e poi dopo passiamo al voto.

**ASSESSORE REALE:** io, innanzitutto, volevo ringraziare i dirigenti RFI e l'onorevole Boffa, per la collaborazione, per l'opera che stiamo realizzando per il nostro territorio. Diciamo, da come si evince, quest'opera accorcia le distanze e rendere nuovamente centrale il nostro territorio. Non comprendo, ad onor del vero, alcune polemiche delle amiche dei Cinque Stelle, perché l'amministrazione sta dimostrando con i fatti che noi abbiamo chiesto delle cose nell'interesse della città, sta dimostrando, sempre con i fatti, che ha reso partecipe il consiglio comunale, accettando l'emendamento di tutti quanti consigliere e credo che noi non siamo abituati a cercare di realizzare cose astratte oppure cose che non sono realizzabili, a realizzare nel libro dei sogni, ecco, ma siamo per le cose concrete. Abbiamo chiesto a RFI di potenziare la stazione di Benevento, creando dei binari morti, non so tecnicamente come si dice, però dei binari, che servono per lo scalo merci, che quindi rendano più appetibile questo territorio alle aziende. Il comune, di concerto con RFI, con la Regione e con gli industriali, quindi con le parti sociali ha partecipato a questo tavolo di concertazione con lo studio di fattibilità. Stanno andando avanti. Se ci sta la richiesta e l'esigenza del territorio di avere delle opere, RFI si è resa disponibile a realizzarle, da quello che ho capito io. Quindi se non c'è l'esigenza, in questo momento, perché probabilmente la logistica del freddo, che chiedeva qualche consigliere, è una cosa che deve venire, penso che se verrà, saranno disponibili a realizzarlo. Non siamo qua per chiedere di realizzare delle opere, che possono migliorare il nostro territorio. Però la cosa importante è che quest'opera credo che renderà nuovamente centrale del nostro territorio, la città di Benevento, che in 40 minuti si possa raggiungere Napoli, che in 1 ora e mezza si possa raggiungere Roma e che in 5 ore mezza si possa raggiungere Milano. Quindi diventiamo nuovamente centrali.

**PRESIDENTE DE MINICO:** grazie assessore. Passiamo alla votazione. Prego segretario.

**SEGRETARIA:** quindi per alzata di mano. Il sindaco non c'è. I favorevoli alzassero la mano. Unanime. Ok va bene grazie.

**PRESIDENTE DE MINICO:** vi ringrazio e la seduta è sciolta.



# Città di Benevento

SEGRETERIA GENERALE  
segreteria@comune.benevento.it  
segreteria generale@pec.comunebn.it

Prot. 14046/2019

Il Segretario Generale

rende noto

- Che gli elaborati tecnici relativi al progetto "Asse ferroviario Napoli -Bari, raddoppio San Lorenzo Maggiore – Vitulano (CUP J41H01000080008) Approvazione progetto definitivo" approvato con deliberazione di C.C. n. 1 del 01/02/2019, sono depositati e quindi consultabili presso il Settore Urbanistica-Attività Produttive sito alla Struttura Integrata di Via del Pomerio negli orari e nei giorni di apertura al pubblico.

Il Segretario Generale  
D.ssa Maria Carmina Cotugno



### CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Generale, visti gli atti d'ufficio, su conforme attestazione del messo comunale,

#### CERTIFICA

che copia della presente deliberazione:

- è stata affissa all'Albo pretorio comunale il giorno..... **11 FEB. 2019** ..... per rimanervi per quindici giorni consecutivi (art. 124, comma 1 del T.U. 267/2000) (N..... del Reg. Pubbl.)

Li **11 FEB. 2019** .....

**Il Messo Comunale**

**IL MESSO COMUNALE**  
**(Sergio GAGLIARDI)**

**Il Segretario Generale**

**D.ssa Maria Carmina Cotugno**

---

### CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

Il sottoscritto Segretario Generale, visti gli atti d'ufficio,

#### CERTIFICA

che la presente deliberazione è divenuta esecutiva il giorno .....

- perché dichiarata immediatamente eseguibile (art. 134, comma 4°, T.U. 267/2000);
- decorsi dieci giorni dalla pubblicazione all'Albo (art. 134, comma 3°, T.U. 267/2000).

Li .....

**Il Segretario Generale**

**D.ssa Maria Carmina Cotugno**