

**GIUNTA REGIONALE DELLA CAMPANIA**  
Area Generale di Coordinamento  
TRASPORTI E VIABILITA'

Programma Operativo Regionale 2000 - 2006

**Complemento di Programmazione**

Asse VI - Reti e Nodi di Servizio  
Misura 6.1

LINEA DI INTERVENTO "D"

ADEGUAMENTO DEI COLLEGAMENTI STRADALI DI INTERESSE REGIONALE, CON PARTICOLARE RIGUARDO  
A QUELLI DI CONNESSIONE CON I SISTEMI LOCALI DI SVILUPPO

Relazione

Relatori:

**Dr. ing. Giorgio Beltrami**  
**Geom. Mario Grimaldi**  
**Dr. Ing. Francesco Pizzuti**

Dirigente di Staff  
**Dr. ing. Giorgio Feltrami**

Il Coordinatore  
Responsabile Asse VI  
**Avv. Renato Capalbo**

## INDICE

### QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE

1. *Consistenza del patrimonio e densità di rete*
2. *Il carico di traffico sulla rete*
3. *Lo stato della rete*
  - 3.1. *La viabilità nazionale della Regione Campania*
  - 3.2. *La viabilità provinciale della Regione Campania*
4. *La sicurezza dell'esercizio viario*
5. *Le specificità regionali*

### QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

1. *L. 20 marzo 1865, n. 2248*
2. *L. 12 febbraio 1958, n. 126*
3. *L. 16 Maggio 1970, n. 281*
4. *D.Lgs. 30 Aprile 1992, n. 285*
5. *L. 15 Marzo 1997, n. 59 e s.m.i.*
6. *D.Lgs. 31 Marzo 1998, n. 112 e s.m.i.: D.Lgs. 27 Luglio 1999, n. 279; D.Lgs. 29 Ottobre 1999, n. 443*
7. *D.Lgs. 30 Marzo 1999, n. 96*
8. *D.Lgs. 29 Ottobre 1999, n. 461*
9. *D.P.C.M. 21 Febbraio 2000*
10. *D.P.C.M. 12 Ottobre 2000*
11. *D.P.C.M. 13 Novembre 2000*
12. *L. 24 Novembre 2000, n. 340*
13. *L.R. 06/12/2000 n. 18*
14. *D.P.C.M. 22 Dicembre 2000*

### STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE DEI TRASPORTI

1. *"Nuovo Piano Generale dei Trasporti - indirizzi e linee guida" (PGT)*
2. *"Programma di Sviluppo per il Mezzogiorno" (PSM):*
3. *"Quadro Comunitario di Sostegno 2000 - 2006" (QCS)*
4. *"Strumento Operativo per il Mezzogiorno"*
5. *"Programma Operativo Nazionale" (PON)*
6. *"Programma Operativo Regionale" (POR)*
7. *"Complemento di Programmazione" - Misura 6.1*

### INVARIANTI

1. *Il concetto di "Invariante"*
2. *Il Comprensorio Salernitano*
3. *Il Comprensorio Beneventano*
4. *Il Comprensorio Napoletano*
5. *Attività di Partenariato*
6. *Schede per il monitoraggio*

### ALLEGATO 1 -

*Studio di Fattibilità Master Plan Trasporti Ob. 1 Italia - 1999 - Questionario*  
1. QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE

La Campania si estende su di una superficie di 13'595 km<sup>2</sup> in cui risiedono 5'796'899 abitanti<sup>1</sup> per una densità di popolazione pari a 426 abitanti/km<sup>2</sup>, doppia rispetto alla media nazionale (+123%).

Questo valore di densità, oltre che elevato, risulta sbilanciato tra aree interne e fascia costiera: la forte concentrazione di attività produttive nell'area costiera attrae consistenti masse insediative lungo la costa campana. In particolare, nella provincia di Napoli, si ha la concentrazione di oltre il 53% della popolazione con una densità di ben 2'662 abitanti/km<sup>2</sup>. A conferma di tale dato, è da notare che i tipi insediativi sviluppatasi negli ultimi anni per far fronte a tali fabbisogni hanno portato alla costituzione di un unico tessuto densamente urbanizzato, che a ridosso della città di Napoli e lungo la costa si sviluppa a Nord, verso Roma, fino ai limiti della provincia di Caserta e a Sud, verso Salerno, fino alla Penisola Sorrentina attraversando la falda costiera del Vesuvio che costituisce una delle zone più densamente abitate del paese.

Le aree interne della regione, che per condizioni geografiche e geomorfologiche non hanno beneficiato delle condizioni di sviluppo dell'area costiera, sono caratterizzate da una densità di popolazione inferiore alla media nazionale; a ciò corrisponde una scarsa dotazione di infrastrutture di trasporto e di insediamenti produttivi e industriali. Da pochi anni è iniziata una fase di ripresa delle attività agricole e zootecniche proprie delle zone collinari e montane.

Il sistema dei trasporti campano ha seguito l'evoluzione dello sviluppo del territorio, sin qui brevemente accennato, favorendo ancor di più la crescita di grandi agglomerati lungo la costa.

Dalla fine degli anni novanta, sotto l'impulso dei nuovi indirizzi della politica nazionale e regionale sui trasporti e sulla pianificazione del territorio, è iniziata una fase di agile e rapida organizzazione dei servizi e del territorio, che potrà portare in un prossimo futuro ad un razionale disegno dell'uso del territorio campano. Da poco più di un quinquennio si assiste alla nascita, anche nelle zone interne della regione (province di Avellino, Caserta e Benevento), di nuovi insediamenti produttivi specialmente orientati allo sviluppo di attività di terziario avanzato e servizi oltre che alla ripresa di attività agricole e di artigianato, patrimonio della tradizione campana. Il favore di una politica dei trasporti basata su una logica di pianificazione orientata verso uno sviluppo organico e funzionale di tutte le reti di trasporto, con particolare enfasi alla diffusione capillare del trasporto collettivo, agevola senza dubbio l'insediamento di attività produttive e il conseguente riequilibrio delle masse insediative. La recente politica regionale sui trasporti ha consentito il notevole rilancio del comparto delle attività turistiche e dell'indotto ad esse collegato, favorendo la riscoperta dell'enorme patrimonio artistico e culturale delle aree interne della regione.

L'assetto della rete stradale regionale risente dello sviluppo insediativo e produttivo sinora accennato.

La rete autostradale della regione comprende la A1 Roma-Caserta-Napoli, che si interconnette a Napoli con la A3 (Napoli-Salerno-Reggio Calabria) e la A16 (Napoli-Avellino-Bari), mentre a Caserta si innesta la A30 (Caserta-Salerno).

A Napoli la A1 penetra nella città attraverso la Tangenziale di Napoli, che dopo aver attraversato la zona collinare della città, con oltre 15 uscite localizzate in punti nevralgici della città, prosegue verso est fino a Pozzuoli dove s'innesta con il prolungamento della SS7 quater verso il litorale Domitio.

A Sud, la A3 in corrispondenza dello svincolo di Sicignano degli Alburni si connette al raccordo autostradale Sicignano-Potenza, che rappresenta il collegamento autostradale per Potenza e per Metaponto.

Tutti i capoluoghi di provincia della regione Campania sono tra loro collegati direttamente dal sistema autostradale ad eccezione di Caserta e Benevento, che sono collegate dalla SS7.

Caratteristiche di singolarità sono da associare al tratto autostradale a pagamento della A3 Napoli-Pompei-Salerno (gestito da SAM); tale infrastruttura costituisce il raccordo tra la A1 e il tratto della A3 in gestione ANAS (SA-RC). Oltre tale funzione, la Napoli-Salerno rappresenta anche l'unica arteria di collegamento tra Napoli e la sua periferia orientale, che si estende verso la costiera Sorrentina e Amalfitana. Per tali ragioni questa autostrada risulta sede di flussi di traffico intensi, pur presentando caratteristiche geometrico-funzionali inadeguate dal punto di vista della qualità della circolazione e della sicurezza. È infatti generalmente riconosciuto che tale tratto di autostrada rappresenta una

---

<sup>1</sup> Dati Annuario Statistico Regione Campania ed. 1999.

criticità non solo per il sistema autostradale campano ma per l'intero comparto degli spostamenti tra il nord e il sud del paese.

La viabilità statale e provinciale presenta anch'essa criticità di varia natura. I problemi più generali riguardano l'elevata incidentalità e l'insufficiente livello di servizio su parte della rete. A questi si aggiungono specificità locali, quali la presenza di collegamenti interrotti da dissesti o ad alto rischio per inadeguatezza del corpo stradale, o ancora itinerari con estremo degrado infrastrutturale e mancanza di percorsi alternativi.

### 1. Consistenza del patrimonio e densità di rete

La rete stradale regionale<sup>2</sup> è costituita da 498 km di autostrade, 1'259 km di strade statali, 1'551 km di strade ex -ANAS e 6'344 km di strade provinciali, per un totale di poco meno di 10'000 km di strade.

Nel complesso, la regione presenta una discreta infrastrutturazione stradale che risulta tuttavia carente sotto molteplici aspetti.

Il rapporto tra rete stradale e superficie è considerevolmente superiore alla media nazionale: 48.8 % in più per le autostrade, 26.9 % in più per le statali e del 35.3 % in più per le provinciali.

| tipologie viarie | km/100 kmq (totale regionale) |        |        |
|------------------|-------------------------------|--------|--------|
|                  | Campania                      | Italia | ? %    |
| autostrade       | 3,20                          | 2,15   | + 48,8 |
| statali          | 19,38                         | 15,28  | +26,9  |
| provinciali      | 51,11                         | 37,81  | + 35,3 |

La dotazione infrastrutturale della regione Campania, pur risultando considerevole se rapportata all'estensione della regione, risulta però estremamente scarsa se si ragiona in termini di popolazione.

| tipologie viarie | km/100.000 abitanti (totale regionale) |        |        | km/100.000 abitanti (esclusi i capoluoghi regionali) |        |        |
|------------------|--|--------|--------|--|--------|--------|
|                  | Campania                               | Italia | ? %    | Campania   | Italia | ? %    |
| autostrade       | 7,50                                   | 11,41  | - 34,2 | 9,16   | 16,42  | - 44,2 |
| statali          | 45,46                                  | 81,09  | - 43,9 | 55,46  | 116,72 | - 52,5 |
| provinciali      | 119,86                                 | 200,65 | - 40,3 | 146,24   | 288,79 | - 49,4 |

Altro risultato che conferma la necessità di un miglioramento della rete stradale è legato al rapporto tra la lunghezza della rete ed il PIL; esso infatti risulta inferiore al valore medio nazionale.

| tipologie viarie | km/PIL in 1.000 miliardi di lire (totale regionale) |        |        |
|------------------|---|--------|--------|
|                  | Campania  | Italia | ? %    |
| autostrade       | 3,60  | 4,31   | - 16,3 |
| statali          | 21,80   | 30,61  | - 28,5 |
| provinciali      | 57,48   | 75,73  | - 24,1 |

Tale rapporto, distinto per settore economico, indica che la rete stradale risulta sottodimensionata rispetto alla media nazionale se ci riferisce al valore aggiunto dell'agricoltura, sovradimensionata se ci si riferisce al valore aggiunto dell'industria e quasi in linea con la media nazionale se ci si riferisce al valore aggiunto dei servizi.

Una lettura complessiva dei dati riferiti all'estensione della rete stradale campana in relazione agli indicatori economici suddetti, non mostra significativa differenza tra il livello di infrastrutturazione della regione Campania e il livello medio nazionale.

<sup>2</sup> Conto Nazionale dei Trasporti ed. 1999.

| <i>Km / VA in 1.000 miliardi di lire</i> |                    |               |            |                  |               |            |                 |               |            |
|--|--------------------|---------------|------------|------------------|---------------|------------|-----------------|---------------|------------|
| <i>tipologie</i>                         | <i>Agricoltura</i> |               |            | <i>Industria</i> |               |            | <i>Servizi</i>  |               |            |
| <i>varie</i>                             | <i>Campania</i>    | <i>Italia</i> | <i>? %</i> | <i>Campania</i>  | <i>Italia</i> | <i>? %</i> | <i>Campania</i> | <i>Italia</i> | <i>? %</i> |
| <i>autostrade</i>                        | 100,1              | 122,8         | - 18,5     | 19,1             | 15,0          | +27,6      | 6,9             | 6,7           | +2,5       |
| <i>statali</i>                           | 606,6              | 872,9         | -30,5      | 115,9            | 106,9         | +8,4       | 41,6            | 47,9          | -13,2      |
| <i>provinciali</i>                       | 1.599,4            | 2.159,9       | -25,9      | 305,7            | 264,4         | +15,6      | 109,7           | 118,5         | -7,5       |

La Campania è interessata da considerevoli flussi turistici, sia interni sia con l'estero. Il totale degli arrivi è superiore a 4.1 milioni annui, con una permanenza media di 4.5 giorni. Per valutare la dotazione infrastrutturale in rapporto ai flussi turistici si è fatto riferimento solo alla rete di autostrade e strade statali. I dati campani indicano un'incidenza del turismo rispetto alla rete stradale superiore alla media nazionale. È tuttavia da rilevare che la mobilità turistica, ed in particolare quella riferita al turismo estero, è affidata in misura significativa anche alle reti aeree, ferroviarie e marittime.

| <i>incidenza del turismo sullo sviluppo della rete autostradale e statale 1.000 unità / km di rete</i> |                        |                 |                       |                 |
|--|------------------------|-----------------|-----------------------|-----------------|
|  | <i>turismo interno</i> |                 | <i>turismo estero</i> |                 |
|  | <i>arrivi</i>          | <i>presenze</i> | <i>arrivi</i>         | <i>presenze</i> |
| <i>Campania</i>  | 0,85                   | 3,40            | 0,49                  | 2,65            |
| <i>Italia</i>  | 0,73                   | 3,20            | 0,40                  | 1,63            |
| <i>? %</i>   | 17,1                   | 6,1             | 23,6                  | 62,8            |

Il D.Lgs. n. 461 del 29.10.1999, che individua la rete d'interesse nazionale, trasferisce circa 1'551 km di strade statali alla regione. La rete costituita dalle strade trasferite alle regioni presenta in parte funzione interprovinciale e per la rimanente parte funzione intraprovinciale. Attualmente sono allo studio diverse ipotesi di gestione di questa rete. Tra le ipotesi vi è quella di trasferire la rete ad una società con partenariato pubblico-privato cui partecipino la Regione stessa e le Province. Una possibilità ancora più innovativa è costituita dalla gestione dell'intera rete provinciale e regionale, di estensione complessiva superiore agli 8'000 km, da parte della suddetta società; in tal caso si realizzerebbe probabilmente una progressiva armonizzazione dello stato della rete e ci si orienterebbe sempre più verso una logica di pianificazione degli interventi sul territorio e di gestione unitaria della rete.

In seguito al trasferimento, la rete principale campana si riduce in proporzione superiore alla corrispondente rete nazionale, anche se il rapporto tra la rete principale e la rete complessiva prima e dopo il trasferimento si mantiene sostanzialmente analogo al rapporto medio nazionale.

## **2. Il carico di traffico sulla rete**

In base ai dati di traffico disponibili, si evince che sulla maggior parte della rete principale il volume di traffico è piuttosto rilevante.

Il confronto tra i rilevamenti ufficiali dell'ANAS del 1985 e i recenti rilevamenti parziali effettuati in alcune limitate stazioni di censimento della rete ANAS evidenzia una tendenza all'aumento dei volumi di traffico.

I dati disponibili non sono sufficienti per fornire un esauriente quadro dei fenomeni di congestione sulla rete stradale campana. A tal proposito è in corso di redazione un quadro più completo ad opera dell'amministrazione regionale che, in accordo con le attività avviate in sede di pianificazione dei trasporti a scala nazionale (Piano Generale dei Trasporti), sta realizzando un Programma Preliminare della Viabilità.

Un'indicazione, seppur approssimata, dell'elevato carico di traffico presente sulla rete stradale campana è fornita dalla densità di rete in rapporto ai veicoli circolanti. Tale densità è significativamente superiore ai valori medi nazionali, sia riferendosi alle autovetture sia ai veicoli industriali. In particolare, è evidente l'elevato carico di traffico sulla viabilità statale e provinciale, per le quali il rapporto tra autovetture circolanti e km di rete è superiore rispettivamente del 64 e del 54% rispetto ai valori medi nazionali.

| tipologie viarie | autovetture / km di rete |        |       | Veicoli industriali / km di rete |        |       |
|------------------|--------------------------|--------|-------|----------------------------------|--------|-------|
|                  | Campania                 | Italia | ? %   | Campania                         | Italia | ? %   |
| autostrade       | 6.525                    | 4.677  | +39,5 | 659                              | 442    | +49,2 |
| statali          | 1.077                    | 658    | +63,7 | 85                               | 62     | +75,6 |
| provinciali      | 409                      | 266    | +53,6 | 35                               | 25     | +65,1 |

La mobilità su strada dovuta al trasporto merci, per i soli spostamenti interni alla regione, in Campania è pari a 32'918'000 tonnellate annue; a tale valore corrisponde un carico di traffico sull'intera rete stradale extraurbana regionale<sup>3</sup>, pari a 3'286 t/km.

Se si considera la mobilità con le Regioni adiacenti, è opportuno riferirsi alla sola rete di autostrade e strade statali, ed il rapporto è pari a 5'472 t/km.

Se si considera invece lo scambio merci con le ulteriori Regioni, che avviene prevalentemente sulla rete d'interesse nazionale, d'estensione pari a circa 1'500 km, la componente di domanda delle merci è pari a 55'593 t/km.

La maggior parte dello spostamento merci su strada e ferrovia che interessa la Campania è relativo allo scambio merci con le altre Regioni, pari a 153'775'000 tonnellate/anno che costituiscono l'82.4% del traffico merci complessivo. Il traffico merci interno alla Regione è pari a 32'950'000 tonnellate.

Il contributo delle ferrovie per il traffico merci interno alla Regione è molto modesto (0.1% del totale), a differenza di un valore più elevato per quanto riguarda il traffico di scambio merci con le altre regioni, che risulta comunque modesto rispetto al totale (2.5%). Solo sulle lunghe distanze il contributo del traffico merci su ferrovia diventa effettivamente significativo: 10.4% del totale per gli scambi con il centro-nord e 6.1% per gli scambi con il Sud e le isole.

La matrice O/D del trasporto merci su strada e ferrovia mostra che la maggior parte del traffico avviene all'interno del comparto centro-sud (45.4% del totale), ossia con il Lazio, l'Abruzzo e il Molise, seguono poi il traffico interno alla Regione (17.6% del totale) e quello con il centro-nord (14.6% del totale). Irrilevante è il traffico con il Nord-est, pari solo al 3.5% del totale.

Il trasporto pubblico locale extraurbano in Campania è piuttosto sviluppato e condiziona anch'esso il livello di servizio delle infrastrutture stradali. Difatti all'interno della Regione circolano 2'031 autobus, con una percorrenza media di quasi 50'000 km annui. Il carico complessivo di traffico del modo di trasporto è pari a 100.1 milioni di autobus\*km/anno, che rappresenta il 23.3% del carico di traffico di autobus extraurbani nell'Italia meridionale e insulare, e il 9.0% del valore nazionale.

### 3. Lo stato della rete

#### 3.1. La viabilità nazionale della Regione Campania

La maggior parte delle strade ANAS della Regione presenta carreggiata unica (circa il 95%). La sezione più diffusa è caratterizzata da una piattaforma di larghezza compresa tra 7 e 9 metri; solo l'11,73% della rete ANAS ha una larghezza della piattaforma inferiore a 7 metri; la percentuale di strade con sezione maggiore di 9 metri risulta superiore alla media nazionale.

|              | sezione ad unica carreggiata |             |         |          | sezione a 2 carreggiate |
|--------------|------------------------------|-------------|---------|----------|-------------------------|
|              | b < 7 m                      | 7 < b < 9 m | b > 9 m | b > 14 m |                         |
| Comp. Napoli | 11,7 %                       | 43,9 %      | 37,3 %  | 0,4 %    | 5,0 %                   |
| Italia       | 13,5 %                       | 45,9 %      | 32,6 %  | 2,9 %    | 5,1 %                   |
| variazione % | - 13,3 %                     | - 4,4 %     | 14,4 %  | - 86,2 % | - 2,0 %                 |

Per quanto riguarda lo stato delle pavimentazioni, i dati ANAS sono molto confortanti: solo 121 chilometri sono caratterizzati da un giudizio insufficiente, per oltre il 50% dello sviluppo della rete è dichiarato uno stato di manutenzione buono e per circa il 15% uno stato di manutenzione ottimo.

<sup>3</sup> Da tale computo è esclusa la viabilità comunale.

|                     | <i>Sviluppi chilometrici per stato delle pavimentazioni</i> |              |                 |                    |                      |
|---------------------|---|--------------|-----------------|--------------------|----------------------|
|                     | <i>ottimo</i>   | <i>buono</i> | <i>discreto</i> | <i>sufficiente</i> | <i>insufficiente</i> |
| <i>Comp. Napoli</i> | 379   | 1.407        | 402             | 282                | 121                  |
| <i>Sviluppo %</i>   | 14,4%   | 53,4%        | 15,3%           | 10,7%              | 4,6%                 |

Per quanto concerne la segnaletica e i dispositivi di ritenuta le caratteristiche non sono altrettanto soddisfacenti.

La segnaletica presenta caratteristiche qualitative piuttosto disomogenee e numerosi difetti, legati sia a carente stato di manutenzione che a non corretta realizzazione del piano di segnalamento. La segnaletica orizzontale è in alcuni casi degradata, creando problemi di percezione del tracciato sia di giorno che di notte. La delineazione del margine è spesso insufficiente, sono assenti i catarifrangenti sulle barriere di sicurezza o i paletti delineatori presentano insufficiente livello di retroriflettenza. La segnaletica verticale è talvolta degradata, non correttamente posizionata e in alcuni casi del tutto assente. I limiti di velocità sono in alcuni casi incoerenti con le caratteristiche del tracciato.

I margini esterni presentano spesso numerosi fattori di pericolo, come ostacoli non protetti. In genere, le barriere di sicurezza hanno capacità di contenimento inadeguata ai fattori di pericolo. Inoltre è da segnalare la presenza di terminali delle barriere estremamente pericolosi e l'assenza di elementi di transizione tra barriere con differenti prestazioni, quali le barriere per bordo ponte e quelle per bordo laterale.

In Campania, le opere d'arte in elevazione (ponti di luce maggiore di 6 metri, ANAS) presentano uno sviluppo complessivo pari a 14.3 km, che costituisce solo l'1.3% dello sviluppo complessivo dei ponti sull'intera rete ANAS. La superficie totale di tali impalcati è pari a 185'401 m<sup>2</sup> (1.5% del totale nazionale). Il numero totale degli impalcati è pari a 356, con una luce media di 40.2 metri.

Sono prevalenti le opere in cemento armato precompresso (43% del totale), a cui seguono nell'ordine le strutture in cemento armato ordinario (40.3% del totale), i ponti in muratura e misti (12.9% del totale) e quelli metallici (3.8% del totale). Tra tali opere, è da segnalare il ponte sul fiume Garigliano per la sua forma strutturale costituita da un impalcato sorretto da stralli che partono da un'unica antenna centrale.

|                              | <i>Ponti con luce maggiore di 6 m.</i> |                       |                                    |                             |
|------------------------------|--|-----------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| <i>tipologia strutturale</i> | <i>muratura e misti</i>                | <i>cemento armato</i> | <i>cemento armato precompresso</i> | <i>strutture metalliche</i> |
| <i>impalcati [mq]</i>        | 23.913                                 | 74.718                | 79.690                             | 7.079                       |
| <i>% sul totale</i>          | 12,9 %                                 | 40,3 %                | 43,0 %                             | 3,8 %                       |

### 3.2. *La viabilità provinciale della Regione Campania*

Precisi dati di riferimento sullo stato della viabilità provinciale della Regione Campania non sono disponibili.

Alcuni dati sono disponibili per la rete provinciale di Avellino, di estensione pari a circa 900 km, che rappresentano il 13% della rete provinciale campana, e per un ridotto campione di strade della Provincia di Salerno.

La rete della Provincia di Avellino, anche a causa delle caratteristiche orografiche del territorio che attraversa, è caratterizzata da una qualità della circolazione piuttosto carente: una visuale libera compatibile con le manovre di sorpasso è disponibile solo sul 5% della rete (ciò comporta anche problemi di sicurezza) e su circa il 30% della rete è presente un elevato traffico pesante. La sezione trasversale prevalente presenta larghezza inferiore ai 7 metri (circa 90% della rete). Solo il 2% presenta larghezza superiore ai 9 metri.

L'analisi delle condizioni di degrado, pur qualitativa, evidenzia presenza di ammaloramenti superficiali su circa il 60% della rete e, soprattutto, problemi legati a cedimenti del sottofondo e dissesti del corpo stradale. L'entità dei dissesti del corpo stradale è tale da richiedere anche la

chiusura al traffico di alcuni tronchi stradali, per i quali sono urgenti interventi di manutenzione straordinaria per il ripristino delle condizioni di transitabilità.

Alcune valutazioni qualitative possono trarsi dall'analisi di sicurezza eseguita nei primi mesi del 2001 su una porzione della rete provinciale di Salerno di estensione pari a circa 120 chilometri, pur costituendo la rete esaminata un campione ridotto.

Sulla rete analizzata, la sezione trasversale, per oltre il 90%, ha una larghezza inferiore a 7 metri ed è spesso priva di banchine. La pavimentazione è in genere degradata e con bassa aderenza. Lo stato della segnaletica è estremamente carente: segnaletica orizzontale assente nella maggior parte della rete, segnaletica verticale degradata e poco efficace, delineazione del margine quasi ovunque assente, limiti di velocità spesso incoerenti con le caratteristiche del tracciato. Le barriere di sicurezza richiedono anch'esse sostanziali interventi di adeguamento, difatti si riscontrano: ostacoli pericolosi non protetti sui margini, terminali delle barriere di sicurezza pericolosi, mancanza di elementi di transizione tra barriere di sicurezza di differente tipologia, e barriere di sicurezza danneggiate o con caratteristiche prestazionali inadeguate. Le condizioni di visibilità sono talvolta critiche, nel senso che non è assicurata la distanza di visibilità per l'arresto. Ciò si verifica in particolare sui numerosi dossi e nelle curve di raggio ridotto, che talvolta seguono lunghi rettilinei caratterizzati da elevate velocità operative.

#### **4. La sicurezza dell'esercizio viario**

Nell'anno 1999 in Campania sono avvenuti 7'229 incidenti stradali (il 3,3% del totale nazionale) che hanno causato 309 morti (il 4,7% del totale nazionale) e 12'048 feriti (il 3,8% del totale nazionale).

In assenza di dati precisi sui flussi di traffico, un confronto sintetico tra l'incidentalità stradale in Campania e nel resto della nazione può essere effettuato utilizzando indici d'incidentalità che adottino quale misura d'esposizione al rischio la popolazione residente.

Riferendosi al quinquennio 1995-1999, gli indicatori d'incidentalità della Campania risultano sostanzialmente inferiori alla media nazionale. Il rapporto tra incidenti e popolazione è inferiore del 68.6% rispetto alla media nazionale, il rapporto tra morti e popolazione è inferiore del 58.3% e quello tra feriti e popolazione è inferiore del 63.9%.

A fronte di un danno sociale derivante dall'incidentalità stradale inferiore che in altre Regioni, si rileva tuttavia che in Campania l'indice di mortalità, ossia il rapporto tra il numero dei morti e quello degli incidenti, è superiore del 32.9% rispetto alla media nazionale. Un elevato valore del rapporto di mortalità è in genere indicativo della presenza di fattori di rischio rilevanti, la cui individuazione richiede comunque specifiche analisi di dettaglio.

Il trend dell'incidentalità è quasi analogo a quello nazionale, con un significativo aumento del numero degli incidenti e dei feriti e un leggero aumento del numero dei morti.



|          | Anno | Incidenti | Morti | Feriti  | Morti/<br>Incidenti | Inc/<br>100'000 ab. | Morti/<br>100'000 ab. | Fer/<br>100'000 ab. |
|----------|------|-----------|-------|---------|---------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|
| Campania | 1999 | 7.299     | 309   | 12.048  | 4,2%                | 125,9               | 5,3                   | 207,8               |
| Italia   |      | 219.032   | 6.633 | 316.698 | 3,0%                | 380,5               | 11,5                  | 550,2               |
| ? %      |      |           |       |         | 39,8%               | -66,9%              | -53,7%                | -62,2%              |
| Campania | 1998 | 6.267     | 254   | 10.460  | 4,1%                | 108,1               | 4,4                   | 180,4               |
| Italia   |      | 204.615   | 6.342 | 293.842 | 3,1%                | 355,5               | 11,0                  | 510,5               |
| ? %      |      |           |       |         | 30,8%               | -69,6%              | -60,2%                | -64,7%              |
| Campania | 1997 | 5.850     | 236   | 9.432   | 4,0%                | 100,9               | 4,1                   | 162,7               |
| Italia   |      | 190.031   | 6.226 | 270.962 | 3,3%                | 330,1               | 10,8                  | 470,7               |
| ? %      |      |           |       |         | 23,1%               | -69,4%              | -62,4%                | -65,4%              |
| Campania | 1996 | 6.101     | 262   | 10.161  | 4,3%                | 105,2               | 4,5                   | 175,3               |
| Italia   |      | 190.068   | 6.193 | 272.115 | 3,3%                | 330,2               | 10,8                  | 472,7               |
| ? %      |      |           |       |         | 31,8%               | -68,1%              | -58,0%                | -62,9%              |
| Campania | 1995 | 5.655     | 279   | 9.248   | 4,9%                | 97,6                | 4,8                   | 159,5               |
| Italia   |      | 182.761   | 6.512 | 259.571 | 3,6%                | 317,5               | 11,3                  | 450,9               |
| ? %      |      |           |       |         | 38,5%               | -69,3%              | -57,5%                | -64,6%              |
| Campania | 1995 | 6.234     | 268   | 10.270  | 4,3%                | 107,5               | 4,6                   | 177,2               |
| Italia   | 1999 | 197.301   | 6.381 | 282.638 | 3,2%                | 342,8               | 11,1                  | 491,0               |
| ? %      |      |           |       |         | 32,9%               | -68,6%              | -58,3%                | -63,9%              |

Un maggiore approfondimento dello stato della sicurezza richiede una disaggregazione per tipologia di strada.

Analizzando l'incidentalità sulle strade provinciali nel quinquennio 1995-1999, risulta che il numero di incidenti, morti e feriti per chilometro di strada è inferiore alla media nazionale rispettivamente del 59.5%, del 53.5% e del 60.5%. Il valore del rapporto di mortalità è quasi analogo al valore medio nazionale.

| Strade provinciali 1995-1999 | Campania | Italia | ? %    |
|------------------------------|----------|--------|--------|
| Incidenti/km                 | 0,04     | 0,11   | -59,5% |
| Feriti/km                    | 0,08     | 0,17   | -53,5% |
| Morti/km                     | 0,004    | 0,01   | -60,5% |
| Morti/Incidenti              | 7,99%    | 8,19%  | -2,4%  |

Anche riferendosi alla rete ANAS (anni 1995-1999) si ottengono indici di incidentalità inferiori alle media nazionali: del 26,4% per gli incidenti su chilometro di strada, del 19,1% per i feriti e del 21,6% per i morti. Il rapporto di mortalità è lievemente superiore alla media nazionale: + 6,46 %. È da rilevare che in Campania il rapporto di mortalità più elevato si registra sulla rete ANAS, mentre a livello nazionale si registra sulla rete provinciale.

| Statali 1995-1999 | Campania | Italia | ? %      |
|-------------------|----------|--------|----------|
| Incidenti/km      | 0,30     | 0,41   | -26,4 %  |
| Feriti/km         | 0,56     | 0,69   | -19,1 %  |
| Morti/km          | 0,03     | 0,03   | - 21,6 % |
| Morti/Incidenti   | 8,51 %   | 7,99%  | + 6,46 % |

Disaggregando l'attuale rete ANAS in strade classificate d'interesse nazionale e strade trasferite alle Regioni, si osserva che gli indici d'incidentalità considerati (che non tengono conto dei volumi di traffico) sono superiori per la viabilità d'interesse nazionale, che è interessata dai maggiori volumi di traffico.

Valutazioni del tutto differenti possono essere eseguite riferendosi alla rete autostradale della regione Campania, interessata da elevati volumi di traffico. Gli incidenti per chilometro sono superiori del 65% rispetto alla media nazionale, i feriti del 109% e i morti del 27%. Il rapporto di mortalità è invece inferiore del 23% rispetto alla media nazionale, probabilmente per effetto dei icorrenti fenomeni di congestione che limitano le velocità di percorrenza sulla rete autostradale.

| <i>Autostrade 1995-1999</i> | <i>Campania</i> | <i>Italia</i> | <i>? %</i>    |
|-----------------------------|-----------------|---------------|---------------|
| <i>Incidenti/km</i>         | <i>3,16</i>     | <i>1,91</i>   | <i>65,4%</i>  |
| <i>Feriti/km</i>            | <i>5,84</i>     | <i>2,80</i>   | <i>108,6%</i> |
| <i>Morti/km</i>             | <i>0,14</i>     | <i>0,11</i>   | <i>27,4%</i>  |
| <i>Morti/Incidenti</i>      | <i>4,57%</i>    | <i>5,94%</i>  | <i>-23,0%</i> |

Ai fini del miglioramento della sicurezza stradale sulla viabilità provinciale e comunale, la Regione Campania per il 2001 ha attivato un meccanismo di cofinanziamento rivolto agli enti locali della Regione per la redazione di Piani della Sicurezza Stradale urbana e per la realizzazione di Analisi di Sicurezza.

### **5. Le specificità regionali**

La rete stradale della Regione presenta diverse criticità che interessano sia la viabilità di livello nazionale sia quella d'interesse regionale e provinciale.

In via del tutto generale, è da rilevare l'esigenza di potenziamento delle infrastrutture stradali a supporto alle attività economiche nelle aree industriali di nuova localizzazione e di collegamento ai nodi di scambio intermodale.

Nelle aree montuose di Avellino e Benevento, è spesso necessario il ripristino delle condizioni di transitabilità e sicurezza lungo arterie stradali caratterizzate da movimenti franosi e dissesti idrogeologici.

Alcuni collegamenti sono incompleti o inadeguati al soddisfacimento della domanda di mobilità.

Il collegamento costiero tra Napoli e l'area domitiana verso il fiume Garigliano è interessato da considerevoli flussi. Tale collegamento è solo in parte costituito da una strada a doppia carreggiata (tangenziale di Napoli e parte della SS 7quater). Per il resto, tra Mondragone e il fiume Garigliano, è rappresentato da una strada a carreggiata unica che attraversa i centri abitati dell'area costiera. Tale strada è caratterizzata da frequenti fenomeni di congestione, specialmente nel periodo estivo, e da elevata incidentalità. La realizzazione di una variante ai centri abitati di Castelvolturno e Mondragone, con strada a doppia carreggiata, garantirebbe continuità ad un itinerario d'interesse nazionale, decongestionando i centri abitati dell'area costiera e, al tempo stesso, riducendo i livelli di incidentalità.

Tutti i capoluoghi della Regione sono reciprocamente collegati con tronchi autostradali, ad eccezione di Caserta e Benevento, attualmente collegate dalla sola SS7, soggetta a congestione. Tenendo conto anche degli intensi scambi commerciali tra le due aree, sarebbe auspicabile la realizzazione di un nuovo collegamento.

L'itinerario costiero tra Salerno e Napoli, realizzato dalla A3 e parte del sistema nazionale autostradale da nord a sud, è uno dei più congestionati, per i rilevanti insediamenti residenziali e produttivi e l'intensità degli scambi con l'area metropolitana di Napoli, oltre che per i collegamenti della Calabria e della Basilicata con la A1. Lungo quest'itinerario, vi è esigenza d'ammodernamento e adeguamento della sede autostradale, degli svincoli (spesso privi di corsie specializzate) e della viabilità interconnessa. Ciò dipende anche dalla necessità di migliorare e favorire l'accesso alle località turistiche d'interesse storico-archeologico (reggia di Portici, Ville vesuviane, scavi di Ercolano, scavi di Pompei), religioso (basilica di Pompei), ed ambientale paesaggistico (Parco del Vesuvio, Ville vesuviane, costiera Sorrentina), nonché alle aree di sviluppo produttivo dell'area Vesuviana.

Discorso a parte merita la funzione della rete stradale a ridosso dell'area Vesuviana. E' infatti riconosciuta l'assoluta inadeguatezza del sistema viario in caso di attuazione di un piano di esodo dalla cosiddetta zona rossa, che rappresenta la zona nelle immediate vicinanze del cratere, che andrebbe immediatamente evacuata in caso di allarme eruzione. Un primo miglioramento della rete a servizio di tale zona necessiterebbe del completamento della circumvallazione del Vesuvio, e quindi del tratto della SS 268 compreso tra Angri e l'innesto con l'autostrada A3 Napoli-Salerno, dove i lavori di costruzione della strada sono sospesi dal 1995, a causa di scavi e sversamenti abusivi intervenuti su gran parte del lotto, stravolgendo il substrato dell'area interessata rispetto al progetto originario. Inoltre, è necessario un collegamento della SS 268 con la A30, che potrebbe essere realizzato mediante una bretella di collegamento tra San Giuseppe Vesuviano (SS 268) e Palma Campania (A 30). Al fine di migliorare la connessione tra gli itinerari autostradali, e quindi nell'ottica di migliorare il funzionamento complessivo della rete, si segnala l'esigenza di completamento del collegamento tra la A3 e la A16 tra Contursi (A3) e Grottaminarda (A16). Tale itinerario, nel tratto tra Contursi e Lioni, è costituito dalla SS91 var, strada di recente costruzione con buone caratteristiche geometrico-funzionali, mentre nel tratto tra Lioni e Grottaminarda manca un itinerario con caratteristiche

adeguate ad un traffico di lunga percorrenza. Sempre nell'ambito della connessione tra gli itinerari autostradali, occorrerebbe un intervento di adeguamento e messa in sicurezza della SS 369 "Fortorina", al fine della realizzazione dell'itinerario interregionale Mirabella (A16) - Pietrelcina - San Marco dei Cavoti - Termoli (A14).

Il raccordo autostradale Salerno Avellino è soggetto a congestione, accentuata dalla commistione con la mobilità verso Avellino-Benevento-Foggia dove l'alternativa ferroviaria è demandata solo a linee secondarie. Inoltre, il nodo autostradale di Salerno-Fratte che connette la A30 e la A3, a causa della coesistenza di mobilità d'attraversamento e mobilità interna, costituisce un altro punto di congestione. Sarebbero necessari lavori d'adeguamento della sede stradale per migliorare la qualità della circolazione.

Nel sud della Regione, nell'area del Cilento, si manifesta l'esigenza di collegamento delle aree interne con la fascia costiera, soggetta a rilevanti fenomeni turistici.

Una particolare criticità del sistema stradale campano è costituita dalla necessità di completamento delle opere ancora in costruzione EX Programma CIPE Commissario Straordinario di Governo L. 219/81. Le principali problematiche riguardano il collegamento dell'area industriale di Marcianise (in provincia di Caserta) e il completamento dell'itinerario Napoli-Caserta lungo la SS 87, interrotto a causa della mancata realizzazione di un viadotto.

\* \*\* \*

In conclusione, si evidenzia la necessità di interventi diffusi sulla rete stradale per migliorare sia la qualità della circolazione sia il livello di sicurezza. L'attuazione degli interventi migliorativi dovrebbe avvenire nell'ambito di una pianificazione di medio e lungo periodo, preceduta da approfondita analisi della domanda, dello stato della rete e delle condizioni di sicurezza. Per tale scopo, occorrerebbe valutare sia le necessità di razionalizzazione del sistema dei trasporti sia gli aspetti della pianificazione territoriale a scala regionale, in modo da considerare in un unico disegno le esigenze legate ai differenti comparti: produttivo-insediativo e turistico-culturale.

## 2. Quadro di riferimento NORMATIVO

### **1. L. 20 marzo 1865, n. 2248. Legge sui lavori pubblici (All. F) (stralcio).**

|                    |  |
|--------------------|--|
| <b>Sezione IV</b>  | Disposizioni comuni alle strade nazionali, provinciali, comunali e vicinali. |
| <b>Capo II</b>     | Costruzione, sistemazione e conservazione delle strade.                      |
| <b>Capo III</b>    | Spese per le strade:   |
| <b>Sezione I</b>   | Strade nazionali;  |
| <b>Sezione II</b>  | Strade provinciali;  |
| <b>Sezione III</b> | Strade comunali.   |

### **2. (Vedi anche la L. 12 febbraio 1958, n.126).**

### **3. L. 16 Maggio 1970, n. 281:**

**Art.:** beni di demanio e patrimonio regionale.

### **4. D.Lgs. 30 Aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada):**

**Art. 2:** definizione e classificazione delle strade.

**Comma 2.** Le strade sono classificate, riguardo alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- A - Autostrade;
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D - Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade urbane di quartiere;
- F - Strade locali.

**Comma 6.** Le strade extraurbane di cui al comma 2, lettere B, C ed F si distinguono in :

A - Statali, quando: a) costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale; b) congiungono la rete viabile principale dello Stato con quelle degli Stati limitrofi; c) congiungono tra loro i capoluoghi di regione ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali; d) allacciano alla rete statale i porti marittimi, gli aeroporti, i centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica; e) servono traffici interregionali i presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale.

B - Regionali, quando allacciano i capoluoghi di provincia della stessa regione tra loro o con il capoluogo di regione ovvero allacciano i capoluoghi di provincia o i comuni con la rete statale se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

C - Provinciali, quando allacciano al capoluogo di provincia capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di comuni tra loro ovvero quando allacciano alla rete statale o regionale i capoluoghi di comune, se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

D - Comunali, quando congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero congiungono il capoluogo con la stazione ferroviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviale, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale.

### **5. L. 15 Marzo 1997, n. 59 e s.m.i.:** reca delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle Regioni e agli Enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e la semplificazione amministrativa.

**Art. 1, comma 4, lett. b):** nell'indicare tra i compiti di rilievo nazionale esclusi dal conferimento quelli preordinati alla programmazione, progettazione, esecuzione e manutenzione di grandi reti infrastrutturali di interesse nazionale, detta disposizioni in materia di classificazione della rete autostradale e stradale nazionale.

### **6. D.Lgs. 31 Marzo 1998, n.112 e s.m.i. (D.Lgs. 27 Luglio 1999, n. 279; D.Lgs. 29 Ottobre 1999, n. 443):** norme relative al "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni e agli Enti locali, in attuazione del capo I della L. 15 Marzo 1997, n. 59", nelle materie non disciplinate dal **D.Lgs. 4 Giugno 1997, n.143.**

**Art. 99 del D.Lgs. 31 Marzo 1998, n.112** (Funzioni conferite alle regioni e agli enti locali):

1. Sono conferite alle regioni e agli enti locali, ai sensi dell'art. 4, comma 1, della L. 15 Marzo 1997 n. 59, in particolare, le funzioni di programmazione, progettazione, esecuzione, manutenzione e gestione delle strade non rientranti nella rete autostradale e stradale nazionale, compresa la nuova costruzione o il miglioramento di quelle esistenti, nonché la vigilanza sulle strade conferite.
2. La progettazione, esecuzione, manutenzione e gestione delle strade di cui al comma 1 può essere affidata temporaneamente, dagli enti territoriali cui la funzione viene conferita, all'Ente nazionale per le strade (ANAS), sulla base di specifici accordi.
3. Sono, in particolare, trasferite alle regioni le funzioni di programmazione e coordinamento della rete viaria. Sono da attribuire alle province le funzioni di progettazione, costruzione e manutenzione della rete stradale, secondo le modalità e i criteri fissati dalle leggi regionali.
4. Alle funzioni di progettazione, costruzione e manutenzione di rilevanti opere di interesse interregionale si provvede mediante accordi di programma tra le regioni interessate.

**Art. 101 del D.Lgs. 31 Marzo 1998, n. 112** (Trasferimento delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale):

1. Le strade e autostrade, già appartenenti al demanio statale ai sensi dell'art. 822 del C.C. e non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale, sono trasferite, con il D.P.C.M. di cui all'art. 98, comma 2, del presente D.Lgs., al demanio delle regioni, ovvero, con le leggi regionali di cui all'art. 4, comma 1 della L. 15 Marzo 1997 n.59, al demanio degli enti locali. Tali leggi attribuiscono agli enti titolari anche il compito della gestione delle strade medesime.

Per effetto di tale normativa, le Regioni avrebbero dovuto regolamentare, in conformità al proprio ordinamento, le funzioni amministrative che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale, provvedendo, contestualmente, a conferire tutte le altre funzioni agli Enti locali, in conformità ai principi stabiliti dall'art. 4, comma 3, della stessa L. 15 Marzo 1997 n. 59, nonché a quanto previsto dall'art. 3 della **L. 8 Giugno 1990, n. 142.**

La Regione Campania ed altre regioni non hanno provveduto a legiferare in materia, per cui il Consiglio dei Ministri si è sostituito ad esse emanando il D.Lgs. 30 Marzo 1999, n. 96.

7. **D.Lgs. 30 Marzo 1999, n. 96:** "Intervento sostitutivo del Governo per la ripartizione di funzioni amministrative tra regioni ed enti locali a norma dell'art. 4, comma 5, della L. 15 Marzo 1997 n.59, e s.m.i.", che rende operativo il trasferimento di personale, beni e risorse dal 1° Gennaio 2000.

**Capo XI del D.Lvo 30 marzo 1999 n. 96 - Viabilità - art. 38** (funzioni della regione):

1. Sono esercitate dalla regione le funzioni amministrative di programmazione e coordinamento della rete viaria e di disciplina delle relative modalità e criteri di progettazione, costruzione, manutenzione e miglioramento, nonché di classificazione e declassificazione delle strade regionali e provinciali, di cui al D.Lvo 30 aprile 1992, n. 285".

**Capo XI del D.Lvo 30 marzo 1999 n. 96 - Viabilità - art. 39** (funzioni delle province):

1. Sono esercitate dalle province le funzioni amministrative di gestione delle strade regionali e provinciali, ivi compresi gli interventi di nuova costruzione e miglioramento, nonché i compiti di vigilanza.

8. **D.Lgs. 29 Ottobre 1999, n. 461:** "individuazione della rete autostradale e stradale nazionale, a norma dell'art. 98, comma 2, del D.Lgs 31 marzo 1998, n. 112", nonché determinazione della rete stradale trasferita alla regione Campania, per un totale di 1538,69 km.

| STRADE DI INTERESSE NAZIONALE secondo il D.Lgs. 29 ottobre 1999 n° 461 |             |                                |            |             |                  |             |   |
|--|-------------|--------------------------------|------------|-------------|------------------|-------------|---|
| N°   | Strada S.S. | Denominazione                  | Progr. in. | Progr. fin. | Estesa tot       | L effettiva | Intero percorso o tratto                                  |
| 1  | 6           | Casilina                       | 151.418    | 192.270     | 40.852           | 40.552      | Intero tratto regionale                                   |
| 2  | 7           | Appia                          | 156.248    | 389.272     | 233.024          | 224.539     | Intero tratto regionale                                   |
| 3  | 7 dir/ c    | Appia                          | 0.000      | 15.000      | 15.000           | 15.000      | Da inn. SS 7 presso Lioni a inn. SS 91                    |
| 4  | 7 bis       | Terra di lavoro                | 0.000      | 77.000      | 77.000           | 77.000      | Intero percorso   |
| 5  | 7 bis dir   | Di Villa Literno               | 0.000      | 14.109      | 14.109           | 14.109      | Intero percorso   |
| 6  | 7 quater    | Via Domiziana                  | 0.000      | 54.500      | 54.500           | 38.174      | Intero percorso   |
| 7  | 18          | Tirrena inferiore              | 54.590     | 216.200     | 161.610          | 156.185     | Da Salerno (svincolo Fratte della A3) a confine regionale |
| 8  | 19          | Delle Calabrie                 | 0.000      | 85.250      | 85.250           | 85.250      | Intero tratto regionale                                   |
| 9  | 85          | Venafrana                      | 0.000      | 8.000       | 8.000            | 8.000       | Intero tratto regionale                                   |
| 10   | 87          | Sannitica                      | 93.280     | 105.850     | 12.570           | 12.570      | Da innesto SS 88 a confine regionale                      |
| 11   | 88          | Dei due principati             | 64.290     | 105.473     | 41.183           | 41.183      | Da Benevento a inn. SS 87 (Morcone)                       |
| 12   | 90          | Delle Puglie                   | 0.000      | 37.520      | 37.520           | 37.520      | Intero tratto regionale                                   |
| 13   | 90 bis      | Delle Puglie                   | 0.000      | 45.300      | 45.300           | 45.300      | Intero percorso   |
| 14   | 91          | Della Valle del Sele           | 62.600     | 125.898     | 63.298           | 63.298      | Da innesto SS 7 a innesto SS 19                           |
| 15   | 91 racc     | Della Valle del Sele           | 0.000      | 2.250       | 2.250            | 2.250       | Intero percorso   |
| 16   | 145         | Sorrentina                     | 0.000      | 42.045      | 42.045           | 34.145      | Intero percorso   |
| 17   | 163         | Amalfitana                     | 0.000      | 50.365      | 50.365           | 50.365      | Intero percorso   |
| 18   | 212         | Della Val Fortore              | 0.000      | 49.670      | 49.670           | 49.670      | Da Benevento a confine regionale                          |
| 19   | 268         | Del Vesuvio                    | 0.000      | 31.857      | 31.857           | 3.115       | Intero percorso   |
| 20   | 303         | Del Formicoso                  | 0.000      | 20.600      | 20.600           | 20.600      | Da innesto SS 90 a innesto SS 425                         |
| 21   | 372         | Telesina                       | 0.000      | 64.500      | 64.500           | 64.500      | Intero percorso   |
| 22   | 400         | Di Castelvetere                | 27.400     | 37.400      | 10.000           | 10.000      | Da innesto SS 425 a innesto SS 7                          |
| 23   | 401         | Dell'Alto Ofanto e del Vulture | 29.300     | 37.250      | 7.950            | 7.950       | Intero tratto regionale                                   |
| 24   | 425         | Di S. Angelo dei Lombardi      | 0.000      | 8.510       | 8.510            | 8.510       | Intero percorso   |
| 25   | 517         | Bussentina                     | 0.000      | 39.225      | 39.225           | 39.225      | Intero percorso   |
| 26   | R.A. 02     | Salerno Avellino               | 0.000      | 30.441      | 30.441           | 30.441      | Intero percorso   |
| 27   | R.A. 09     | Di Benevento                   | 0.000      | 12.745      | 12.745           | 12.745      | Intero percorso   |
|  |             |                                |            |             | <b>1.259.374</b> |             |   |

**STRADE DI INTERESSE REGIONALE secondo il D.Lgs. 29 ottobre 1999 n° 461**

| N° | Strad.S.S.  | Denominazione               | Progr. in. | Progr. fin. | Estesa tot       | Intero percorso o tratto              |
|----|-------------|-----------------------------|------------|-------------|------------------|---------------------------------------|
| 1  | 7 dir/c     | Appia                       | 15.000     | 24.220      | 9.220            | Da innesto SS 91 a innesto SS 401     |
| 2  | 7 q /dir    | Domiziana "Ischitella lido" | 0.000      | 2.050       | 2.050            | Intero percorso                       |
| 3  | 18          | Irrena inferiore            | 0.000      | 54.590      | 54.590           | Da Napoli a Salerno                   |
| 4  | 18 dir/a    | Di badia di cava            | 0.000      | 5.500       | 5.500            | Intero percorso                       |
| 5  | 18 dir/b    | Irrena inferiore            | 0.000      | 0.900       | 0.900            | Intero percorso                       |
| 6  | 18 racc/bis | Irrena inferiore            | 0.000      | 1.916       | 1.916            | Intero percorso                       |
| 7  | 19 ter      | Dorsale aulettese           | 0.000      | 13.632      | 13.632           | Intero percorso                       |
| 8  | 87          | Sannitica                   | 0.000      | 93.280      | 93.280           | Da Napoli a innesto SS 88             |
| 9  | 88          | Dei due Principati          | 0.000      | 64.290      | 64.290           | Da innesto SS 18 a Benevento          |
| 10 | 91          | Della Valle del Sele        | 0.000      | 62.600      | 62.600           | Da innesto SS 90 a innesto SS 19 ter  |
| 11 | 91 Bis      | Irpina                      | 28.300     | 36.540      | 8.240            | Intero tratto regionale               |
| 12 | 94          | Del Varco di Pietrastretta  | 0.000      | 3.200       | 3.200            | Da innesto SS 19 a innesto SS 19 ter  |
| 13 | 94          | Del Varco di Pietrastretta  | 5.200      | 10.200      | 5.000            | Da innesto SS 19 ter a innesto SS 94  |
| 14 | 94 ex 407   | Del Varco di Pietrastretta  | 0.000      | 14.030      | 14.030           | Intero tratto regionale               |
| 15 | 103         | Di Val D'Agri               | 0.000      | 21.500      | 21.500           | Intero tratto regionale               |
| 16 | 104         | Di Sapri                    | 0.000      | 9.000       | 9.000            | Intero tratto regionale               |
| 17 | 145 dir     | Sorrentina                  | 0.000      | 4.770       | 4.770            | Intero percorso                       |
| 18 | 158         | Della valle del Volturmo    | 43.600     | 98.225      | 54.625           | Intero tratto regionale               |
| 19 | 158 dir     | Della Valle del Volturmo    | 0.000      | 32.300      | 32.300           | Intero tratto regionale               |
| 20 | 162         | Della Valle Caudina         | 0.000      | 45.260      | 45.260           | Intero percorso                       |
| 21 | 162 dir     | Del Centro Direzionale      | 0.000      | 14.090      | 14.090           | Intero percorso                       |
| 22 | 162 racc    | Del N. I. Pomigliano        | 0.000      | 2.826       | 2.826            | Intero percorso                       |
| 23 | 164         | Delle Croci di Acerno       | 0.000      | 76.140      | 76.140           | Intero percorso                       |
| 24 | 165         | Di Materdomini              | 0.000      | 14.835      | 14.835           | Intero percorso                       |
| 25 | 166         | Degli Alburni               | 0.000      | 67.250      | 67.250           | Intero percorso                       |
| 26 | 264         | Del Basso volturmo          | 0.000      | 40.764      | 40.764           | Intero percorso                       |
| 27 | 265         | Dei Ponti della Valle       | 0.000      | 53.500      | 53.500           | Intero percorso                       |
| 28 | 266         | Nocerina                    | 0.000      | 12.300      | 12.300           | Intero percorso                       |
| 29 | 267         | Del Cilento                 | 0.000      | 57.705      | 57.705           | Intero percorso                       |
| 30 | 269         | Del Faito                   | 0.000      | 15.838      | 15.838           | Intero percorso                       |
| 31 | 270         | Dell'Isola Verde            | 0.000      | 30.050      | 30.050           | Intero percorso                       |
| 32 | 270 racc    | Dell'Isola Verde            | 0.000      | 0.416       | 0.416            | Intero percorso                       |
| 33 | 303         | Del Formicoso               | 20.600     | 59.090      | 38.490           | Da innesto SS 90 a confine regionale  |
| 34 | 366         | Di Agerola                  | 0.000      | 30.570      | 30.570           | Intero percorso                       |
| 35 | 367         | Nolana Sarnese              | 0.000      | 26.557      | 26.557           | Intero percorso                       |
| 36 | 368         | Del Lago laceno             | 0.000      | 19.150      | 19.150           | Intero percorso                       |
| 37 | 369         | Appulo Fortorina            | 7.200      | 53.000      | 45.800           | Intero tratto regionale               |
| 38 | 371         | Della Valle del Sabato      | 0.000      | 10.826      | 10.826           | Intero percorso                       |
| 39 | 373         | Di Ravello                  | 0.000      | 5.300       | 5.300            | Intero percorso                       |
| 40 | 374         | Di Summonte                 | 0.000      | 36.270      | 36.270           | Intero percorso                       |
| 41 | 374 dir     | Di Montevergine             | 0.000      | 11.000      | 11.000           | Intero percorso                       |
| 42 | 381         | Del Passo delle Crocelle    | 45.650     | 59.930      | 13.280           | Intero tratto regionale               |
| 43 | 399         | Di Calitri                  | 0.000      | 19.860      | 19.860           | Intero percorso                       |
| 44 | 400         | Di Castelvete               | 0.000      | 27.400      | 27.400           | Da inn. SS 7 (Parolise) a inn. SS 425 |
| 45 | 400 dir     | Di Castelvete               | 0.000      | 3.348       | 3.348            | Intero percorso                       |
| 46 | 403         | Della Valle di Lauro        | 0.000      | 27.140      | 27.140           | Intero percorso                       |
| 47 | 414         | Di Montecalvo Irpino        | 0.000      | 18.600      | 18.600           | Intero percorso                       |
| 48 | 426         | Di Polla                    | 0.000      | 10.675      | 10.675           | Intero percorso                       |
| 49 | 428         | Di Villamaina               | 0.000      | 15.520      | 15.520           | Intero percorso                       |
| 50 | 430         | Del Garigliano              | 3.660      | 36.731      | 33.071           | Intero tratto regionale               |
| 51 | 447         | Di Palinuro                 | 0.000      | 49.350      | 49.350           | Intero percorso                       |
| 52 | 447 racc    | Di Palinuro                 | 0.000      | 6.800       | 6.800            | Intero percorso                       |
| 53 | 447 racc/a  | Di Palinuro                 | 0.000      | 13.510      | 13.510           | Intero percorso                       |
| 54 | 488         | Di Roccadaspide             | 0.000      | 74.012      | 74.012           | Intero percorso                       |
| 55 | 562         | Del Golfo di Policastro     | 0.000      | 35.830      | 35.830           | Intero percorso                       |
| 56 | 562 dir     | Del Golfo di Policastro     | 0.000      | 7.118       | 7.118            | Intero percorso                       |
| 57 | 574         | Del Monte Terminio          | 0.000      | 38.425      | 38.425           | Intero percorso                       |
| 58 | 574 dir     | Del Monte Terminio          | 0.000      | 3.600       | 3.600            | Intero percorso                       |
| 59 | 608         | Di Teano                    | 0.000      | 16.488      | 16.488           | Intero percorso                       |
| 60 | 625         | Della Valle del Tammaro     | 0.000      | 22.720      | 22.720           | Intero percorso                       |
|    |             |                             |            |             | <b>1.551.012</b> |                                       |

- 9. D.P.C.M. 21 Febbraio 2000:** "individuazione e trasferimento, ai sensi dell'art. 101, comma 1, del D.Lgs. 31 Marzo 1998, n.112 delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale".
- 10. D.P.C.M. 12 Ottobre 2000:** "individuazione dei beni e delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative da trasferire alle regioni ed agli enti locali per l'esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi di cui agli art. 99 e 101 del D.Lgs. 31 Marzo 1998, n.112, in materia di viabilità".
- 11. D.P.C.M. 13 Novembre 2000:** "criteri di ripartizione e ripartizione tra le regioni e gli enti locali delle risorse finanziarie, umane e strumentali per l'esercizio delle funzioni conferite dal D.Lgs. 31 Marzo 1998, n.112, in materia di viabilità".
- 12. L. 24 Novembre 2000, n. 340:** "disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi. Legge di semplificazione 1999".
- Art. 20 della L. 24 Novembre 2000, n. 340:** integrando il disposto di cui all'art. 1, comma 4, lett. b) della L. 15 Marzo 1997 n. 59, stabilisce che alle modifiche della rete autostradale e stradale classificata di interesse nazionale si provveda, su proposta della regione interessata, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, sentite le Commissioni parlamentari competenti in materia.
- 13. L.R. 06/12/2000 n. 18 (Legge Regione Campania):**
- Art. 54:**
1. "Sono esercitate dalla regione le funzioni amministrative di programmazione e coordinamento delle rete autostradale e stradale trasferita ai sensi del D.Lgs 112/98 e di disciplina delle relative modalità e criteri di progettazione, costruzione e miglioramento, nonché di classificazione e declassificazione delle strade regionali e provinciali, di cui al D.Lgs. 30 Aprile 1992, n. 285".
  2. "Sono altresì esercitate dalla Regione le funzioni amministrative di gestione delle autostrade e delle strade regionali di cui al precedente comma, individuate con delibera di Giunta regionale sulla base della prevalente funzione di collegamento interregionale e interprovinciale. Le funzioni amministrative di gestione delle rimanenti strade trasferite alla Regione ai sensi del D.Lgs. 112/98, sono esercitate dalle province".
  3. "Le funzioni amministrative di gestione delle rimanenti strade trasferite alla Regione, ai sensi del D.Lvo n° 112/98 sono esercitate dalle Province".
- 14. D.P.C.M. 22 Dicembre 2000:** "Trasferimento dei beni e delle risorse finanziarie, umane , strumentali e organizzative per l'esercizio delle funzioni conferite dal D.Lgs. 31 Marzo 1998, n.112, alla regione Campania ed agli Enti locali della regione".
- Art. 1:** conferimenti alla regione.
- Art. 2:** conferimenti alle province.
- Art. 3:** conferimenti ai comuni.
- Art. 4:** oneri per il personale.
- Art. 5:** Viabilità.
- Art. 6:** beni immobili.
- Art. 7:** residui.
- Art. 8:** disposizione transitoria.



### 3. STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE DEI TRASPORTI

Le metodologie di valutazione e selezione dei progetti da finanziare si ispirano ai criteri stabiliti dagli strumenti di programmazione dei trasporti di seguito elencati:

#### 1. “Nuovo Piano Generale dei Trasporti - indirizzi e linee guida” (PGT):

- quadro di riferimento di un insieme di interventi finalizzati a rafforzare il sistema economico e migliorare la qualità della vita, in un contesto di sviluppo sostenibile. Il PGT si propone di individuare un numero limitato di interventi prioritari che contribuiscano alla realizzazione di un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), punto di riferimento delle iniziative locali.

#### 2. “Programma di Sviluppo per il Mezzogiorno” (PSM):

- l’obiettivo del PSM è quello di ridurre il divario economico-sociale delle aree del Mezzogiorno in un modo “sostenibile”, ossia accrescendo la competitività di lungo periodo, creando condizioni di accesso pieno e libero al lavoro e tutelando e facendo leva sui valori ambientali e di pari opportunità. Tradotto in campo trasportistico ciò significa portare il Mezzogiorno nel contesto competitivo puntando sulle aree dove sono massime le opportunità di sviluppo delle risorse immobili. Ciò comporta, a livello di politiche nel settore dei trasporti:
  - il rafforzamento dei collegamenti materiali e immateriali di nodi e terminali a livello locale con le reti nazionali, per agevolare i flussi di merci, risorse finanziarie e capitale umano da e verso il mezzogiorno;
  - il miglioramento dell’intermodalità;
  - l’innovazione dei metodi gestionali delle reti materiali e immateriali. In particolare, la politica del PSM è volta a migliorare la fruizione delle infrastrutture, elevandone la qualità, l’efficienza e la sicurezza.

#### 3. “Quadro Comunitario di Sostegno 2000 - 2006” (QCS):

- il QCS prevede che entro il 31/12 /2000 lo Strumento Operativo per i trasporti per il Mezzogiorno identifichi le scelte strategiche di intervento affidate al Mezzogiorno a partire dal 2001.
- Nel paragrafo 3.7) relativo all’asse 6 (reti e nodi di servizio), disegna la strategia di asse attorno a sei obiettivi:
  - 1) accessibilità;
  - 2) riequilibrio modale;
  - 3) intermodalità;
  - 4) qualità ed efficienza;
  - 5) mobilità;
  - 6) riduzione degli impatti ambientali.

#### 4. “Strumento Operativo per il Mezzogiorno”:

- definisce ruoli, responsabilità e politiche di rispettiva competenza del PON Trasporti e del POR, al fine di garantire l’integrazione tra gli interventi e il loro coordinamento.

- 5. “Programma Operativo Nazionale” (PON).** Sono di competenza del PON:
- gli interventi inseriti nella rete SNIT attuale e prospettica, quale si rileva dal PGT;
  - ulteriori interventi su reti e nodi di rilevanza nazionale, se strumentali alla max efficienza delle reti SNIT e se la loro realizzazione risulta, sotto il profilo amministrativo, di competenza delle amministrazioni centrali di riferimento del PON (Ministero dei Trasporti, Ministero dei LL.PP.).
- 6. “Programma Operativo Regionale” (POR).** Sono di competenza del POR:
- tutti gli altri interventi, siano essi di competenza degli Enti Locali, della Regione o delle Amministrazioni centrali. Per questi ultimi qualora compresi nelle reti SNIT, non è esclusa la compartecipazione ai finanziamenti fra Regione e Amministrazione centrale.
- 7. “Complemento di Programmazione”- Misura 6.1 - Sistema regionale integrato dei trasporti:**
- la misura si propone di sviluppare il sistema di trasporto regionale secondo la logica dell'integrazione fra reti locali e reti nazionali e fra diversi modi di trasporto, oltre che della riduzione dell'impatto ambientale. Il conseguimento di tali fini si realizza attraverso :
  - 1) il completamento e il potenziamento dei nodi intermodali;
  - 2) il raccordo delle strutture modali ed intermodali con la rete nazionale e regionale;
  - 3) il collegamento dei sistemi urbani e dei distretti industriali con i centri di interscambio merci e passeggeri;
  - 4) lo sviluppo dell'integrazione logistica tra porti, piattaforme logistiche, hinterland e distretti industriali;
  - 5) l'integrazione delle comunicazioni fra autostrade, porti, ferrovie e aeroporti;
  - 6) il completamento del sistema della mobilità regionale su ferro intervenendo sulle criticità e realizzando il progetto della rete metropolitana regionale;
  - 7) lo sviluppo del trasporto passeggeri via mare;
  - 8) lo sviluppo del cabotaggio e del trasporto merci via ferrovia;
  - 9) si propone altresì di promuovere la partecipazione dei capitali favorendo in particolare la finanza di progetto.
  - il Comitato di Sorveglianza (CdS) per il POR adatterà entro il 31/12/2001 il Complemento di Programmazione, individuando gli interventi sinergici con lo Strumento Operativo per i trasporti per il Mezzogiorno. Se necessario, saranno adeguati linee strategiche, obiettivi e tipologie di investimento contenute nel POR. Le operazioni potranno concentrarsi sui seguenti aspetti:
  - **A.** Adeguamento e potenziamento delle strutture nodali ed intermodali regionali con particolare riguardo al sistema degli interporti, ai nodi di interscambio ferro - ferro, ferro - gomma, al sistema dei servizi a terra per gli aeroporti e per il cabotaggio;
  - **B.** Adeguamento e velocizzazione del sistema delle ferrovie regionali, con particolare attenzione anche al traffico merci;
  - **C.** Completamento del sistema “metropolitana regionale”, ivi compresa l'introduzione di sistemi di controllo e tecnologie avanzate per la sicurezza e la gestione efficiente de trasporti;

- **D. Adeguamento dei collegamenti stradali di interesse regionale, con particolare riguardo a quelli di connessione con i sistemi locali di sviluppo.** L'azione,

nel rispetto delle indicazioni della Comunità Europea, prevede una serie di interventi sulla viabilità, che sono destinati ad assicurare gli accessi ai centri di produzione, alle località turistiche, alle aree interportuali, alle aree di sviluppo industriale, tutti finalizzati ai collegamenti da e per i centri di sviluppo produttivi locali.

- **E. Adeguamento della portualità regionale in funzione del trasporto passeggeri via mare.**

Le **modalità di selezione dei progetti** si ispirano a criteri di concentrazione, che privilegiano gli interventi più significativi per l'attuazione della strategia e compatibili con le risorse disponibili, e di gerarchizzazione delle scelte.

Le priorità e i criteri generali di selezione nelle diverse azioni sono così definiti:

- **Criteri di ammissibilità:**

- Caratteristiche di integrazione del progetto con le infrastrutture esistenti e/o in corso di realizzazione;
- Coerenza con lo Strumento Operativo e le priorità di intervento della strategia regionale;
- Coerenza con gli interventi PON Trasporti;

- **Criteri di priorità:**

- Attuazione dell'intervento attraverso la finanza di progetto;
- Sostenibilità economico-finanziaria;
- Impatto complessivo di medio - lungo periodo sulla collettività;
- Impatto sulla razionalizzazione della domanda di spostamenti, in particolare nei luoghi sottoposti a maggiore pressione;
- Capacità di ridurre i costi esterni sulle attività di trasporto;
- Sostenibilità ambientale di lungo periodo;
- Minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e paesaggistiche di pregio;
- Promozione di tecnologie pulite a basso consumo di energia;
- Tempi di realizzazione delle opere;
- Impulso all'introduzione di nuove tecnologie.

## **INVARIANTI**

### ***1. Il concetto di "Invariante"***

L'ottica di fondo della misura 6.1 è quella di attuare una politica di sistema, intesa come insieme coordinato di infrastrutture e servizi, in relazione alla quale viene sviluppata un'attività di approfondimento delle conoscenze attraverso studi di fattibilità per un verso e progettazioni specifiche per un altro verso, al fine di costituire un quadro organico di riferimento all'interno del quale sviluppare in maniera sistematica le azioni del settore.

Si procede quindi ad individuare una serie di componenti "invarianti", ovvero di componenti caratterizzate da iniziative che comunque andrebbero intraprese in quanto finalizzate al recupero di efficienza di base in segmenti ben individuati del sistema trasportistico regionale.

Le "invarianti" in primo luogo rispondono alla condizione di coerenza con lo strumento in vigore della programmazione regionale dei trasporti, oltre che di rispetto delle scelte effettuate nell'ambito degli Accordi di Programma sottoscritti dalla Regione, (Tab. 1) e vengono comunque intraprese in quanto prioritarie, con i due vincoli aprioristici di non ammissibilità che riguardano gli interventi isolati e gli interventi già finanziati dal FESR nel periodo di programmazione 1989-1993 e negli anni precedenti.

Le "invarianti" devono essere inoltre caratterizzate da progettazione esecutiva ex L. 109/94 e s.m.i., fatto salvo quanto previsto dagli art. 19 e 20 della stessa legge.

Le invarianti sono indirizzate su aree, poli e macrozone omogenee ed organizzate, tenendo a riferimento il sistema infrastrutturale, il sistema delle città e i poli di sviluppo.

I criteri fondamentali tenuti a base nell'individuazione delle invarianti sono i seguenti:

- a) riorganizzazione dei sistemi urbani e delle conurbazioni metropolitane per favorire la riarticolazione regionale delle funzioni direzionali;
- b) collegamento delle differenti tipologie infrastrutturali, con particolare attenzione alla integrazione sinergica tra i diversi modi di trasporto e tra i sistemi produttivi e logistica industriale;
- c) realizzazione del raccordo con i grandi nodi interregionali e con le reti nazionali;
- d) miglioramento e potenziamento della mobilità infraregionale nell'ottica del riequilibrio modale.

Gli interventi di adeguamento e potenziamento di assi viari selezionati, quindi, fra i progetti già avviati e rendicontabili nel 2000 - 2001, sono quelli che non risultano isolati, ma che sono funzionali a ottimizzare il sistema di rete, facilitando, in particolare, le connessioni con distretti industriali, con nodi ferroviari e con scali portuali ed aeroportuali.

È, infatti, fondamentale che la programmazione regionale non risulti una mera sommatoria di interventi strutturali, ma che si ponga in una logica di sistema, assicurando uno sviluppo della rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità, nonché l'integrazione tra la rete di trasporto regionale e quella di interesse nazionale, nell'ottica della realizzazione di un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT).

Tab. 1 Interventi finanziati con l'Accordo di Programma Quadro n. 2 "Infrastrutture di supporto alle attività economiche" dell'Intesa Istituzionale di Programma della Regione Campania del 16 febbraio 2000

| n.p.      | Co d. | INTERVENTO  | Importo di finanziamento (mld) | PV. | L. di finanziamento |
|-----------|-------|---|--------------------------------|-----|---------------------|
| AV 1A     | 1     | <b>CONSORZIO A.S.I. DI AVELLINO</b><br>Asse attrezzato Valle Caudina - Pianodardine 2° lotto funzionale S. Martino V.C. - Roccabascerana  | 63,000                         | AV  | 80                  |
| AV 8A     | 2     | <b>COMUNE DI MONTELLA</b><br>Prolungamento viabilità PIP fino al collegamento con SS 368 Montella - Lago Laceno   | 13,198                         | AV  | 80                  |
| BN 3A     | 3     | <b>CONSORZIO A.S.I. DI BENEVENTO</b><br>Completamento viadotto sul fiume Calore   | 2,439                          | BN  | 80                  |
| BN 5A     | 4     | <b>COMUNE DI BENEVENTO</b><br>Lavori di costruzione asse di supporto industriale alla contrada Olivola - S. Vitale - Roseto   | 5,900                          | BN  | 80                  |
| BN 2/20 8 | 5     | <b>AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI BENEVENTO</b><br>S.P. 90 bis - bivio S. Giorgio la Molara - Montefalcone V.F. - Castelfranco in Miscano   | 9,000                          | BN  | 449                 |
| BN 3/20 8 | 6     | <b>AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI BENEVENTO</b><br>S.P. bivio SS 212 - Pago Veiano - S. Giorgio la Molara - innesto SS 90 bis - Montefalcone V.F. km 34   | 9,500                          | BN  | 449                 |
| CE 1A     | 7     | <b>CONSORZIO A.S.I. DI CASERTA</b><br>Completamento interconnessioni viarie tra l'Asse di Andata al Lavoro (SS 265 dei Ponti della Valle) e la viabilità consortile, ordinaria e a scorrimento veloce dell'insediamento Marcianise - S. Marco ASI Caserta | 21,350                         | CE  | 449                 |
| NA 3/20 8 | 8     | <b>PRESIDENTE REGIONE CAMPANIA - COMMISSARIO LIQUIDATORE GESTIONE EX L. 887784</b><br>Sistemazione via Napoli   | 10,000                         | NA  | 449                 |
| SA 3A     | 9     | <b>AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI SALERNO</b><br>Alternativa alla SS 18 nell'Agro Nocerino - Sarnese  | 50,000                         | SA  | 80                  |
| SA 2/20 8 | 10    | <b>AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI SALERNO</b><br>Progetto di sviluppo integrato della Piana del Sele - Completamento e adeguamento SP 417 Aversana  | 27,500                         | SA  | 449                 |

## 2. Il Comprensorio Salernitano

Il sistema della mobilità della provincia di Salerno, a causa della orografia e delle vicende storiche, si articola prevalentemente lungo l'asse Nord-Ovest - Sud-Est, con fulcro nel complesso urbano di Salerno - Battipaglia, localizzato approssimativamente tra i Monti Picentini a Nord e la Piana del Sele a Sud, e sviluppatosi lungo un tratto della statale 18.

Verso Nord-Ovest da Salerno si diparte *l'Itinerario Nord-Ovest esterno o costiero*, lungo il quale il tratto Salerno-Napoli della SS 18 (Tirrenica Inferiore) costituisce l'infrastruttura storica di trasporto stradale, sostituita, nel secondo dopoguerra dall'autostrada A3 Salerno-Pompei-Napoli.

Verso Nord-Ovest da Salerno si diparte un ulteriore itinerario, *l'Itinerario Nord-Ovest interno*, che si sviluppa nell'interno lungo la Valle dell'Irno e quindi verso Nord-Ovest lungo le pendici del Vesuvio, verso l'Italia centrale e settentrionale. L'autostrada A30 Mercato S. Severino-Nola-Caserta costituisce la principale infrastruttura di trasporto stradale; essa è connessa a Salerno dal tratto terminale del raccordo autostradale Salerno-Avellino, che integra l'infrastruttura storica di trasporto individuale costituita dalla SS 88 "dei due Principati".

La congestione del tratto terminale dell'itinerario Nord-Ovest interno, costituito dal raccordo autostradale Salerno-Avellino, è accentuata dalla commistione con la mobilità lungo l'itinerario collaterale verso Avellino-Benevento-Foggia (*Itinerario Est-Settentrionale*).

Verso Sud-Est da Battipaglia si diparte un itinerario (*Itinerario Sud-Est esterno o costiero*) che si sviluppa in prossimità della costa verso Agropoli, Vallo della Lucania, Sapri (verso la Calabria). Lungo questo itinerario, il tratto di SS 18 costituisce l'infrastruttura storica di trasporto stradale, le cui caratteristiche sono state recentemente migliorate con un tratto in variante in corso di completamento (INVARIANTE: 18 var (tratto Futani - Scalo di Centola)).

Verso Sud-Est da Battipaglia si diparte anche un itinerario (*l'Itinerario Sud-Est interno*) verso Eboli, Sicignano, Sala Consilina, principale centro urbano del Vallo di Diano. Lungo questo itinerario, il tratto di SS 19 costituisce l'infrastruttura storica di trasporto stradale, sostituita successivamente dall'autostrada A3, a servizio della mobilità di scambio e di attraversamento verso Sud.

Un itinerario collaterale (*Itinerario Est Meridionale*) si diparte a Sud di Battipaglia, da Sicignano verso Potenza e quindi verso Taranto. Lungo questo itinerario, il raccordo autostradale Sicignano-Potenza costituisce la principale infrastruttura di trasporto individuale.

Lungo la costa si sviluppa un ulteriore itinerario servito esclusivamente da infrastrutture stradali (*Itinerario costiero*) in particolare, da Nord verso Sud, la statale 163 lungo la costiera Amalfitana, la provinciale 175 lungo la Piana del Sele e le statali 267, 447 e 562 lungo la costa cilentana.

Le direttrici radiali costituite dalle SS 18 e 19 e dall'autostrada A3 sono reciprocamente interconnesse da trasversali che consentono alle zone non direttamente servite dalle radiali di poter raggiungere anch'esse, immettendosi sulle radiali, il territorio della "Pentapoli" delimitato dai cinque capoluoghi di provincia della regione.

Fra queste trasversali si segnala la bretella tra Palinuro, Laurito, Sanza e Buonabitacolo, di cui fanno parte la 562dir "Mingardina"; la 18 var (INVARIANTE: 18var (tratto Poderia-Policastro bussentino)); la SS 517 "Bussentina" (INVARIANTE: SS 18 - 517 var (Lavori di costruzione della variante alla SS 18 - 517 / 4° tronco dal km 19+517)).

Gli altri interventi individuati nell'area cilentana:

- SS 18 var : Lotto 3 bis: tra svincolo Ostigliano e scalo ferroviario di Vallo della Lucania. Stralcio 3: da viadotto Alento IV escluso a scalo ferroviario di Vallo della Lucania, impianto di illuminazione svincolo.
- Strada di penetrazione "Torre Orsaia - Vaccarizza - Caputo - Caselle in Pittari".
- Strada di completamento "Tortorella - innesto SP 54 per Villammare".
- Strada Palombara: sistemazione ed ampliamento del piano viabile nel tratto non provincializzato

completano il pacchetto delle INVARIANTI della "macroarea Cilentana", in quanto si identificano come interventi di miglioramento della rete viaria del Cilento, con funzione di penetrazione in aree a forte vocazione turistica, e di collegamento delle aree interne e costiere con la rete ferroviaria.

Costituisce INVARIANTE nel Comprensorio Salernitano anche l'intervento di costruzione della variante alla SP 25, di collegamento dell'autostrada A3, uscita Pontecagnano, con la costruendo "cittadella del cinema", nel Comune di Giffoni Valle Piana, sede del "Giffoni Film Festival".

**Tab. 2** - Interventi di costruzione e/o riqualificazione di collegamenti strategici della rete stradale con distretti industriali, con nodi ferroviari e con scali portuali ed aeroportuali ricadenti nel COMPRESORIO SALERNITANO

| Codice                  | Descrizione intervento  | PV. | Localizzazione  | Titolare intervento                | Costo intervento MLD | Annualità rendicontabili |              | Note  |
|-------------------------|---|-----|---|------------------------------------|----------------------|--------------------------|--------------|---|
|                         |   |     |   |                                    |                      | 2000                     | 2001         |   |
| <b>2</b><br><b>ANAS</b> | Lavori di costruzione della variante alla SS 18 - 517 / 4° tronco dal km 19+517 al km 85+248 della SS1 19 / 1° stralcio)  | SA  | SS 18 - 517 var   | ANAS                               | <b>14,124</b>        | <b>8.740</b>             | <b>5.385</b> | Miglioramento della viabilità di collegamento con il Golfo di Policastro ed i suoi porti.   |
| <b>1</b><br><b>ANAS</b> | Lotto 3 bis: tra svincolo Ostigliano e scalo ferroviario di Vallo della Lucania.<br>Stralcio 3: da viadotto Alento IV escluso a scalo ferroviario di Vallo della Lucania, impianto di illuminazione svincolo. | SA  | SS 18 var   | ANAS                               | <b>0.245</b>         | <b>0.242</b>             | <b>0.003</b> | Lavori di miglioramento delle comunicazioni principali del Cilento tra rete viaria e nodo ferroviario.  |
|                         | costr. strada a scorrimento veloce in var. alla S.S. 18 (tratto Futani - Scalo di Centola)  | SA  | Comuni di Futani - Montano Antilia - Centola - Celle di Bulgheria | PROVINCIA di SALERNO               | <b>48.221</b>        | <b>3.221</b>             | <b>45</b>    | Lavori di miglioramento delle comunicazioni principali del Cilento, di collegamento fra rete viaria e nodo ferroviario, nonché di collegamento zona costiera  |
|                         | Strada di penetrazione "Torre Orsaia - Vaccarizza - Caputo - Caselle in Pittari";   | SA  | Comuni di Torre Orsaia - Morigerati - Caselle in Pittari          | COMUNITÀ MONTANA BUSSENTO          | <b>5.035</b>         | <b>2.282</b>             | <b>2.753</b> | Inquadramento programmatico: Piano generale della viabilità nell'ambito del territorio della Comunità Montana Busseto. La strada ha rilevanza strategica per lo sviluppo turistico delle aree interne e permette il collegamento con la rete ferroviaria dei paesi interni.     |
|                         | Strada di completamento "Tortorella - innesto SP 54 per Villammare";  | SA  | Comune di Vibonati  |                                    | <b>5.513</b>         | <b>3.224</b>             | <b>2.289</b> | Inquadramento programmatico: Piano generale della viabilità nell'ambito del territorio della Comunità Montana Busseto. Sbocco diretto delle zone interne verso la costa, nonché collegamento con nodo ferroviario.  |
|                         | Strada Palombara: Sistemazione ed ampliamento del piano viabile nel tratto non provincializzato   | SA  | Comuni di Montano Antilia - Celle di Bulgheria                    | COMUNITÀ MONTANA LAMBRO E MINGARDO | <b>0.625</b>         | <b>0.625</b>             |              | Collegamento delle zone interne alla SS 18 con la costa, con sbocco sulla provinciale "S. Severino - Celle di Bulgheria". La strada ha rilevanza strategica per lo sviluppo turistico delle aree interne e permette il collegamento con lo scalo ferroviario dei paesi interni. |
|                         | Costruzione della variante alla SP 25.  | SA  | Comune Giffoni V.P.   |                                    | <b>2.000</b>         | <b>0.250</b>             | <b>1.750</b> | Interesse turistico, in quanto collegamento con la costruenda "cittadella del cinema" di Giffoni.   |

### 3. *Il Comprensorio Beneventano*

Le strade ANAS della provincia di Benevento convergono tutte sulla circonvallazione di Benevento e sono:

- SS 372 "Telesina" verso Teleso e Caianello e, quindi, verso l'Alto Casertano;
- SS 212 "Val Fortore" attraverso Pesco Sannita e Reino verso il Sannio Molisano;
- SS 90 bis "delle Puglie" verso Foggia;
- SS 87-88 "Fondovalle Tammaro", verso l'Abruzzo;
- SS 7 "Appia" verso Caserta, da una parte, ed Avellino, dall'altra.

Alle arterie suddette si aggiungono le strade ex- ANAS:

- SS 369 "Fortorina" dal bivio di Rino verso la valle del Fortore e il versante campano dei monti della Daunia;
- SS 88 "dei due Principati", collegamento di tre capoluoghi regionali: Benevento, Avellino, Salerno;
- SS 87 e SS 625, trasversali alle strade ANAS secondo la direttrice SSO-NNE, nel versante settentrionale della provincia di Benevento, con la SS 625 che si proietta a NNE verso il Sannio Molisano e la SS 87 a SSO verso Caserta.

Gli interventi individuati quali INVARIANTI nella provincia di Benevento, rappresentano interventi di riqualificazione del territorio, di riammagliamenti dei comuni interni con la grande viabilità regionale e nazionale e di collegamento con nodi ferroviari, costituendo, in particolare, interventi di riqualificazione di collegamenti strategici di particolare valenza per lo sviluppo di aree industriali e PIP.

**Tab. 3** - Interventi di costruzione e/o riqualificazione di collegamenti strategici della rete stradale con distretti industriali, con nodi ferroviari e con scali portuali ed aeroportuali ricadenti nel COMPRESORIO BENEVENTANO

| Codice | Descrizione intervento   | Prov. | Localizzazione                          | Titolare intervento           | Costo intervento MLD | Annualità rendicontabili |      | Note   |
|--------|--|-------|---|-------------------------------|----------------------|--------------------------|------|--|
|        |  |       |   |                               |                      | 2000                     | 2001 |  |
|        | costr. 2° lotto strada di collegamento tra i comuni del Fortore con l'ASI di Benevento e i PIP di S. Giorgio La Molara - PIP S.Marco dei Cavoti - PIP Molinara | BN    | Comune S.Giorgio La Molara              | COMUNITÀ MONTANA DEL FORTORE  | 17.000               | 6.5                      | 10.5 | Intervento di riqualificazione di collegamento strategico di particolare valenza per lo sviluppo di aree industriali e PIP.  |
|        | SSV. Fondo Valle Tammaro - S. Croce del Sannio - Castelpagano - Colle S.: costr. tratto staz. FS - strada S. Croce del Sannio                                  | BN    | Comuni di Morcone - S. Croce del Sannio | COMUNITÀ MONTANA ALTO TAMMARO | 28.753               | 4.753                    | 24   | Intervento di riqualificazione del territorio, di riammagliamenti dei comuni interni con la grande viabilità regionale e nazionale e di collegamento con nodo ferroviario. |



#### 4. *Il Comprensorio Napoletano*

L'intervento individuato nel Comprensorio Napoletano si colloca specificamente nell'area metropolitana di Napoli, il cui sistema infrastrutturale si articola in almeno sette direttrici che si diramano verso l'esterno a partire dal centro:

- *direttrice costiera sud-est*, composta dalla tratta autostradale A3 Napoli-Pompei-Salerno, parallela al tracciato a due corsie della SS 18 "Tirrena Inferiore" sino a Battipaglia;
- *direttrice costiera ovest*, che si sviluppa attraverso la Tangenziale di Napoli e la SS7 quater;
- *direttrice nord-ovest*, che consiste nella Circonvallazione esterna di Napoli;
- *direttrice nord*, identificabile con la SS 7 bis "via Appia";
- un'ulteriore *direttrice interna compresa tra quella nord e quella est* è data dal tratto terminale dell'autostrada A1 Roma-Napoli e dalla SS 87 "Sannitica" che da Caloria sino a Caserta si delinea in modo pressoché parallelo a quello dell'Autosole;
- *direttrice est*, composta dall'autostrada A16 Napoli-Canosa, che congiunge i centri di Napoli, Avellino e Benevento. Il tracciato si sviluppa nella stessa direzione della SS 7 bis "di terra di lavoro";
- *direttrice Vesuviana*, infine, identificabile con la SS 268 "del Vesuvio".

A partire dall'inizio degli anni '80, nel quadro della ricostruzione post-terremoto, prende avvio un vasto programma di infrastrutturazione viaria dell'area metropolitana di Napoli, che mira alla costruzione di un sistema di assi trasversali est-ovest e longitudinali nord-sud tra loro interconnessi ed in collegamento con la rete autostradale. L'obiettivo è quello di offrire una soluzione alle sollecitazioni indotte sulla mobilità locale dalla continua espansione degli insediamenti.

Lo schema originario di assi prefigura una rete viaria a maglia:

- Asse di Supporto;
- Asse di Andata al Lavoro;
- Circonvallazione Ovest;
- Circonvallazione Est;
- Asse Mediano;
- Collegamento Reginelle-Quarto-Pianura;
- Collegamento Pianura-Soccavo-via Pigna;
- Asse perimetrale di Melito;
- Collegamento corso Malta - Ponticelli - Cercola - Pomigliano - Acerra (INVARIANTE: SS 162 dir : Lavori di ammodernamento del lotto ex CASMEZ, previo rifacimento delle opere protettive)
- Collegamento Circonvallazione - Asse di Supporto;
- Collegamento Circonvallazione esterna- Asse mediano - Asse di Supporto- Asse di andata al lavoro;
- Asse perimetrale di Secondigliano;
- SS 268;
- SS Terzigno-Angri;

- Collegamento A30-A3, Tangenziale di Castellammare;
- Variante SS 145 Tangenziale di Castellammare.

**Tab. 4** - Interventi di costruzione e/o riqualificazione di collegamenti strategici della rete stradale con distretti industriali, con nodi ferroviari e con scali portuali ed aeroportuali ricadenti nel COMPENSORIO NAPOLETANO

| Codice     | Descrizione intervento  | Prov. | Localizzazione | Titolare intervento | Costo intervento MLD | Annualità rendicontabili |       | Note  |
|------------|---|-------|----------------|---------------------|----------------------|--------------------------|-------|---|
|            |   |       |                |                     |                      | 2000                     | 2001  |   |
| 48<br>ANAS | Lavori di ammodernamento del lotto ex CASMEZ, previo rifacimento delle opere protettive | NA    | SS 162 dir     | ANAS                | 3,231                |                          | 3.231 | Intervento di riqualificazione di collegamento a servizio di aree industriali e PIP (Pomigliano - Afragola, ecc). |
|            |   |       |                |                     |                      |                          |       |   |

## 5. Attività di Partenariato

L'Assessorato regionale ai Trasporti ha svolto una intensa attività di concertazione con il partenariato pubblico costituito dalle Amministrazioni Provinciali.

Tali incontri sono stati effettuati presso la sede dell'Assessorato Regionale ai Trasporti in Napoli, Centro Direzionale, isola C/3 con le Amministrazioni Provinciali di Napoli, Caserta, Benevento, Avellino e Salerno.

Nella riunione del 28-0-01 sono stati forniti ai rappresentanti delle Amministrazioni Provinciali gli estratti degli strumenti operativi: P.G.T., P.M.S., Q.C.S., P.O.N., P.O.R. e C.D.P. evidenziando i criteri di ammissibilità e priorità degli interventi proposti ai finanziamenti.

Precedentemente era stata effettuata l'attività di rilievo degli interventi oggetto di richiesta da parte degli Enti Territoriali Locali e dell'A.N.A.S.

Tali documenti, disaggregati per provincia, sono stati consegnati ai rappresentanti delle A.P. nella riunione del 28-05-01.

Inoltre si è provveduto ad invitare i rappresentanti delle A.P. a presentare le schede, degli interventi da richiedere nel formato proposto dallo studio di fattibilità del Master Plan Trasporti, Ob 1- Italia 1999 - con le indicazioni della scheda (ALLEGATO 1).

Le A.P. hanno presentato le schede che sono state selezionate e accorpate in un documento avente titolo "Proposte di intervento sulla viabilità regionale" datato luglio 2001.

Nella riunione del 19-7-2001, indetta, presso l'Assessorato Regionale ai Trasporti, con lettera dell'Assessore Cascetta del 12 luglio 2001, Prot. n. 1215 sono state esaminate, per ciascuna provincia, le principali criticità ed esigenze, formulando le prime ipotesi di ammissibilità degli interventi.

Sulla scorta di tali lavori di rilevazione dei dati territoriali e di riferimento degli interventi già in atto e di quelli proposti in via prioritaria si è provveduto alla individuazione di una serie di

interventi INVARIANTI (elencati nella Tab. 5), per i quali è possibile prevedere l'ammissibilità alla rendicontazione.

Pertanto l'A.G.C. Trasporti e Viabilità con apposita corrispondenza ha provveduto a richiedere all'ANAS, alle Amministrazioni Provinciali interessate e alle Comunità Montane la documentazione e le dichiarazioni inerenti la rendicontazione degli interventi in corso, nonché la compilazione delle schede di monitoraggio.

Tab. 5- Interventi di costruzione e/o riqualificazione di collegamenti strategici della rete stradale con distretti industriali, con nodi ferroviari e con scali portuali ed aeroportuali.

| Codice     | Descrizione intervento  | Prov. | Localizzazione  | Titolare intervento                | Costo intervento MLD | Annualità rendicontabili |       | Note   |
|------------|---|-------|---|------------------------------------|----------------------|--------------------------|-------|--|
|            |   |       |   |                                    |                      | 2000                     | 2001  |  |
| 2<br>ANAS  | Lavori di costruzione della variante alla SS 18 - 517 / 4° tronco dal km 19+517 al km 85+248 della SS1 19 / 1° stralcio)  | SA    | SS 18 - 517 var   | ANAS                               | 14,124               | 8.740                    | 5.385 | Miglioramento della viabilità di collegamento con il Golfo di Policastro ed i suoi porti.  |
| 48<br>ANAS | Lavori di ammodernamento del lotto ex CASMEZ, previo rifacimento delle opere protettive   | NA    | SS 162 dir  | ANAS                               | 3,231                |                          | 3.231 | Intervento di riqualificazione di collegamento a servizio di aree industriali e PIP (Pomigliano - Afragola, ecc).  |
| 1<br>ANAS  | Lotto 3 bis: tra svincolo Ostigliano e scalo ferroviario di Vallo della Lucania.<br>Stralcio 3: da viadotto Alento IV escluso a scalo ferroviario di Vallo della Lucania, impianto di illuminazione svincolo. | SA    | SS 18 var   | ANAS                               | 0.245                | 0.242                    | 0.003 | Lavori di miglioramento delle comunicazioni principali del Cilento tra rete viaria e nodo ferroviario.   |
|            | costr. 2° lotto strada di collegamento tra i comuni del Fortore con l'ASI di Benevento e i PIP di S. Giorgio La Molarata - PIP S.Marco dei Cavoti - PIP Molinara  | BN    | Comune S. Giorgio La Molarata                                     | COMUNITA MONTANA DEL FORTORE       | 17.000               | 6.5                      | 10.5  | Intervento di riqualificazione di collegamento strategico di particolare valenza per lo sviluppo di aree industriali e PIP.  |
|            | SSV. Fondo Valle Tammaro - S. Croce del Sannio - Castelpagano - Colle S.: costr. tratto staz. FS - strada S. Croce del Sannio   | BN    | Comuni di Morcone - S. Croce del Sannio                           | COMUNITA MONTANA ALTO TAMMARO      | 28.753               | 4.753                    | 24    | Intervento di riqualificazione del territorio, di riaggiornamento dei comuni interni con la grande viabilità regionale e nazionale e di collegamento con nodo ferroviario.   |
|            | costr. strada a scorrimento veloce in var. alla S.S. 18 (tratto Futani - Scalo di Centola)  | SA    | Comuni di Futani - Montano Antilia - Centola - Celle di Bulgheria | PROVINCIA di SALERNO               | 48.221               | 3.221                    | 45    | Lavori di miglioramento delle comunicazioni principali del Cilento, di collegamento fra rete viaria e nodo ferroviario, nonché di collegamento zona costiera   |
|            | Strada di penetrazione "Torre Orsaia - Vaccarizza - Caputo - Caselle in Pittari";   | SA    | Comuni di Torre Orsaia - Morigerati - Caselle in Pittari          | COMUNITA MONTANA BUSSENTO          | 5.035                | 2.282                    | 2.753 | Inquadramento programmatico: Piano generale della viabilità nell'ambito del territorio della Comunità Montana Bussento. La strada ha rilevanza strategica per lo sviluppo turistico delle aree interne e permette il collegamento con la rete ferroviaria dei paesi interni.   |
|            | Strada di completamento "Tortorella - innesto SP 54 per Villammare";  | SA    | Comune di Viconati  |                                    | 5.513                | 3.224                    | 2.289 | Inquadramento programmatico: Piano generale della viabilità nell'ambito del territorio della Comunità Montana Bussento. Sbocco diretto delle zone interne verso la costa, nonché collegamento con nodo ferroviario.  |
|            | Strada Palombara: Sistemazione ed ampliamento del piano viabile nel tratto non provincializzato   | SA    | Comuni di Montano Antilia - Celle di Bulgheria                    | COMUNITA MONTANA LAMBRO E MINGARDO | 0.625                | 0.625                    |       | Collegamento delle zone interne alla SS 18 con la costa, con sbocco sulla provinciale "S. Severino - Celle di Bulgheria". La strada ha rilevanza strategica per lo sviluppo turistico delle aree interne e permette il collegamento con lo scalo ferroviario dei paesi interni |
|            | Costruzione della variante alla SP 25.  | SA    | Comune Giffoni V.P.   |                                    | 2.000                | 0.250                    | 1.750 | Interesse turistico, in quanto collegamento con la costruenda "cittadella del cinema" di Giffoni.  |