

REGIONE CAMPANIA Giunta Regionale - Seduta del 5 aprile 2002 - Deliberazione N. 1282 - Area Generale di Coordinamento Trasporti e Viabilità - **P.O.R. della Campania 2000 - 2006 Complemento di Programmazione - Asse VI - Reti e Nodi di Servizio - Misura 6.1 - SISTEMA INTEGRATO REGIONALE dei TRASPORTI - Primo programma degli interventi infrastrutturali. (con allegati).**

Premesso:

- che le strategie generali di intervento della Misura 6.1 sono mirate alla realizzazione del Sistema Integrato Regionale dei Trasporti, nell'ambito del quale la realizzazione del servizio della Metropolitana Regionale presenta carattere prioritario ed è finalizzato al conseguimento dell'obiettivo di ricondurre a sistema l'insieme delle reti delle ferrovie regionali, delle ferrovie urbane e degli altri sistemi di trasporto pubblico per migliorare la mobilità regionale ed infraregionale;

- che il Complemento di Programmazione del P.O.R. Campania 2000-2006 - Misura 6.1, propone di sviluppare l'intero Sistema di Trasporto Regionale secondo la logica della integrazione tra reti locali e reti nazionali e fra i diversi modi di trasporto, nell'ottica della riduzione dell'impatto ambientale, con interventi mirati a conseguire:

- il completamento ed il potenziamento dei nodi intermodali;
- il raccordo delle strutture modali ed intermodali con la rete nazionale e regionale;
- il collegamento dei sistemi urbani e dei distretti industriali con i centri di interscambio merci e passeggeri;
- lo sviluppo dell'integrazione logistica tra porti, piattaforme logistiche, hinterland e distretti industriali;
- l'integrazione delle comunicazioni fra autostrade, porti, ferrovie ed aeroporti;
- il completamento del sistema della mobilità regionale su ferro con interventi sulle criticità e con la realizzazione del progetto della rete metropolitana regionale;
- lo sviluppo del trasporto passeggeri via mare;
- lo sviluppo del cabotaggio e del trasporto merci via ferrovia;
- la promozione della partecipazione del capitale privato favorendo la finanza di progetto;

- che tali logiche di intervento costituiscono gli indirizzi per la pianificazione e per la programmazione dello sviluppo del sistema dei trasporti, che la Regione ha nelle sue competenze ai sensi dei DD.LL.vi n. 422/97 e n. 112/98 e successive modifiche ed integrazioni;

Visto:

- il P.O.R. Campania 2000-2006 - Complemento di programmazione con il quale è stato determinato in 635 milioni di Euro l'ammontare delle risorse finanziarie pubbliche assegnate alla Misura 6.1 - Sistema regionale integrato dei trasporti;

- l'Intesa Istituzionale Quadro sottoscritta in data 18/12/2001 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Presidente della Regione Campania con cui sono state definite le aree di intervento infrastrutturale riguardanti la Regione Campania considerate di "preminente interesse nazionale" e previste le relative risorse finanziarie;

- la deliberazione del CIPE del 21/12/2001 con cui si è individuato il primo programma delle infrastrutture strategiche in attuazione della legge Obiettivo e che, per quanto riguarda la Regione Campania recepisce i contenuti dell'Intesa Istituzionale Quadro;

Considerato:

- che la citata deliberazione CIPE del 21/12/2001 e l'Intesa Istituzionale Quadro del 18/12/2001 determinano il quadro delle risorse finanziarie necessarie per l'attuazione del programma di infrastrutture strategiche comprendendo l'insieme delle fonti di finanziamento quali:

- leggi di spesa già operanti;
- stanziamenti regionali;

- P.O.R. Campania 2000 - 2006;

- Intesa Istituzionale Quadro e legge Obiettivo;

- che il CIPE - con la deliberazione richiamata - ha quindi inteso ordinare il finanziamento degli interventi infrastrutturali secondo un concetto di unitarietà e di addizionalità di tutte le fonti;

Ritenuto:

- che il concetto di unitarietà e di addizionalità delle fonti di finanziamento consente di coordinare in modo razionale i differenti programmi di spesa;

- che tale concetto è coerente con l'impostazione data alla azione regionale di programmazione nel settore dei trasporti;

- che conseguentemente, si rende necessario definire le linee di programmazione del settore dei trasporti ed il quadro degli interventi da realizzare in coerenza;

- che il quadro degli interventi deve porsi i seguenti obiettivi:

- garantire l'accessibilità per le persone e le merci all'intero territorio regionale;
- assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo consumi energetici, emissioni inquinanti ed altri impatti ambientali;
- assicurare elevata potenzialità ed affidabilità al sistema;
- ridurre i costi di produzione del trasporto privato e pubblico;
- garantire qualità dei servizi di trasporti collettivo;
- ridurre l'incidentalità, in particolare della rete stradale;
- garantire condizioni idonee di mobilità alle persone con ridotta capacità motoria;
- garantire l'accesso ai servizi di trasporto alle fasce sociali deboli e/o marginali;

- che sono state definite le integrazioni tra le misure 4.6 dell'Asse IV e 6.1 dell'Asse VI per la portualità turistica e tra le misure 4.1 dell'Asse IV e 6.1 dell'Asse VI per il sistema interportuale campano, come si evince nel prospetto di seguito riportato;

Visti:

- i seguenti documenti allegati alla presente deliberazione e che ne costituiscono parte integrante:

- Allegato A - Linee Programmatiche;

- Allegato B - Progetto di Sistema della Metropolitana Regionale;

- Allegato C - Programma di interventi sulla Viabilità Regionale;

- Allegato D - Linee Guida per il Sistema della Portualità Regionale, per il Sistema Aeroportuale della Campania e per il Sistema della Logistica e della Intermodalità;

Considerati e Valutati:

- i contenuti dei citati documenti ed in particolare per l'Allegato A:

- gli indirizzi generali della programmazione per il settore dei trasporti,

- le strategie di intervento e le linee di azione per i singoli settori modali,

- le verifiche di coerenza con la programmazione nazionale (PGT) e comunitaria,

- il quadro allocativo delle risorse finanziarie per il settore di intervento e per fonte, così come risulta dal seguente prospetto:

1) Sistema Metropolitana Regionale:

	Lire/Mld	Euro/Mln
Costo Complessivo	7.524	3.885,82
Risorse Finanziarie:		
• ex leggi di settore già disponibili	2.504	1.293,21

• ex legge obiettivo	4.175	2.156,21
• ex POR 2000-2006 Mis. 6.1	845	436,40
2) Sistema Viabilità Regionale e Nazionale:		
	Lire/Mld	Euro/Mln
Costo Complessivo	7.811	4.034,04
Risorse Finanziarie:		
• ex legge obiettivo	5.246	2.709,33
• ex APQ Intesa Istituzionale		
i. 1° Programma Interventi	396	204,52
ii. 2° Programma Interventi	2.169	1.120,19
3) Sistema Portualità Regionale:		
	Lire/Mld	Euro/Mln
Costo Complessivo	668	345,00
Risorse Finanziarie:		
• ex legge obiettivo	390	201,42
• ex Autorità Portuale Napoli	14	7,23
• ex Autorità Portuale Salerno	14	7,23
• ex POR 2000-2006 Mis.6.1	70	36,16
• ex POR 2000-2006 Mis.6.1	29	14,98
partecipazione PI valore 93,240MEuro		
• ex POR 2000-2006 Mis.4.6	151	77,98
partecipazione PI portualità turistica		
4) Sistema Aeroportuale Campano:		
	Lire/Mld	Euro/Mln
Costo Complessivo	600	309,87
Risorse Finanziarie:		
• ex legge obiettivo	520	268,55
• ex POR 2000-2006 Mis. 6.1	80	41,32
5) Sistema Interportuale Campano:		
	Lire/Mld	Euro/Mln
Costo Complessivo	696	359,45
Risorse Finanziarie:		
• ex legge obiettivo	538	277,85
• ex POR 2000-2006 Mis. 6.1	70	36,15
• ex POR 2000-2006 Mis. 4.1	30	15,50
• ex Società di Gestione	58	29,95

Considerati e Valutati:

i contenuti del documento - **allegato B - Progetto della Metropolitana Regionale** - che è parte integrante e sostanziale del presente atto deliberativo - da cui risulta in particolare:

- che il progetto di Metropolitana Regionale individua nel modo ferroviario la componente strategica per conseguire uno sviluppo sostenibile del sistema dei trasporti regionali e per l'incremento della quota modale del trasporto pubblico;

- che per conseguire tale obiettivo il sistema ferroviario dovrà essere basato su un concetto di servizio metropolitano caratterizzato da:

- orari cadenzati;
- disegno per linee;
- "appuntamenti" tra servizi delle diverse linee;
- interscambi agevoli con gli altri modi di trasporto;
- accessibilità elevata;

- integrazione tariffaria;
- materiale rotabile adeguato e confortevole;
- che il concetto di servizio sopra indicato comporta:
 - un'offerta di 12.600 treni/Km nella fascia oraria di maggior affluenza, con un incremento del 75% rispetto all'offerta attuale;
 - un incremento del 110/125 % (2,2 / 2,4 milioni) di passeggeri / Km. trasportati nella fascia oraria di maggior affluenza rispetto all'attuale valore di 1,05 milioni;
 - un aumento del numero medio di passeggeri per treno tra il 20 ed il 29%;
 - la realizzazione di circa 30 nuove stazioni / fermate per il servizio con diversi punti o nodi di interscambio;
 - l'utilizzazione del passante ferroviario di Napoli da Napoli - Gianturco a Pozzuoli da parte delle linee regionali più caricate quali la Caserta - Napoli e la Salerno - Napoli;
 - il miglioramento dell'accessibilità da e verso il territorio attraverso la realizzazione di nuove stazioni e punti di interscambio;
 - l'aumento di circa il 27% della domanda di trasporto soddisfatta con il servizio pubblico;
- che la ricca dotazione di infrastrutture ferroviarie della Campania configura un sistema ferroviario con grandi capacità di assorbire notevoli quantità di traffico di passeggeri e merci pure con i limiti di discontinuità nello spazio e nel tempo;
- che il progetto di Metropolitana Regionale, nato sul presupposto di ridare logica e concezione unitaria al trasporto pubblico, è rivolto soprattutto a definire e dimensionare un sistema di trasporto pubblico unitario per l'intera Regione, integrato nelle sue componenti funzionali, attrattivo per la qualità e i livelli dei servizi, accessibile e competitivo con il mezzo di trasporto individuale;
- che l'offerta del Servizio Metropolitan Regionale è comprensivo dei servizi di autolinee, che saranno ridisegnati e razionalizzati in relazione alla loro funzione di alimentazione dei servizi ferroviari;
- che ciò comporta che i rami della estesa dotazione infrastrutturale ferroviaria della Campania siano collegati tra di loro e con i principali percorsi e nodi del sottosistema delle autolinee nonché, ove possibile, con i servizi dei collegamenti marittimi al fine di attuare un servizio di trasporto pubblico funzionale, valido, economico e di elevato livello qualitativo finalizzato alla risoluzione dei problemi delle aree congestionate ed alla riduzione dell'inquinamento ambientale;
- che in tale contesto ed in funzione della tematica da sviluppare, l'approccio al problema è quello della "progettazione di sistema" con il quale, misurate le esigenze della mobilità, si passa a definire il piano dei servizi integrati per la cui attuazione è necessario disporre di un complesso articolato e composito di infrastrutture costituito sia da quelle esistenti, ammodernate e potenziate, sia da quelle di nuova realizzazione;
- che il progetto del Servizio Metropolitan Regionale si fonda sull'indispensabile supporto di una rete di infrastrutture ferroviarie, ricondotte a sistema secondo una strategia regionale elaborata nel quadro delle direttrici di programmazione e di pianificazione previste dal D.L.vo 422/97, dal Piano Generale dei Trasporti e nel rispetto delle indicazioni delle modalità di intervento secondo criteri ed indirizzi stabiliti nel Quadro Comunitario di Sostegno 2000/2006 e resi attuativi dallo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, costituita:
 - dalle linee della rete FS - RFI composta da direttrici di preminente interesse nazionale e da direttrici interne utilizzate in gran parte dal servizio regionale ;
 - dalla rete delle sei linee della ferrovia Circumvesuviana esercitata dalla Società "Circumvesuviana s.r.l.";
 - dalle linee dell'Alifana (tronco alto in esercizio e tronco basso in ricostruzione) e dalla linea Benevento - Napoli, via valle Caudina, esercitate dalla Società "Alifana e Benevento - Napoli "s.r.l.;
 - dalle seguenti linee metropolitane e dal sistema degli impianti

funicolari urbani di Napoli:

- a. Metropolitana di Napoli linea 1 : Piazza Garibaldi - Dante in costruzione e tratta Museo - Vanvitelli - Colli Aminei - Piscinola in esercizio;
- b. Metropolitana di Napoli linea 2 - passante ferroviario di Napoli da Gianturco a Pozzuoli;
- c. Metropolitana di Napoli linea 6 - Mostra - (Campi Flegrei) - P.zza Municipio;
- d. impianti delle 4 funicolari di Napoli;
- e. Metropolitana di Salerno costituita da un terzo binario, specializzata per servizio metropolitano, in affiancamento alla linea FS Salerno - Pontecagnano - Battipaglia;
- f. tratti terminali delle ferrovie regionali in ambito urbano di Napoli che svolgono servizi di tipo metropolitano;

- che il predetto sistema infrastrutturale ferroviario regionale ha forti criticità per le caratteristiche tecniche non omogenee e, soprattutto, perché non si presenta configurato come un sistema a rete con idonee articolazioni, interconnessioni e nodi di interscambio;

- che in tale contesto, in aderenza con gli approcci metodologici del Piano Generale dei Trasporti e più specificamente dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno, il programma infrastrutturale della Campania, nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro e del P.O.R. Campania - Asse VI - Misura 6.1, si pone il fine di realizzare e convogliare le sinergie derivanti dall'utilizzazione di rilevanti risorse economiche, in una cornice di interventi infrastrutturali individuati dal P.G.T. per il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT);

- che, a tal fine, la programmazione regionale è stata sviluppata sui seguenti punti:

- a. coerenza e complementarietà con gli indirizzi del P.G.T. e dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno;

- b. determinazione del fabbisogno di infrastrutture in funzione dell'offerta programmata per il Servizio Metropolitano Regionale nell'ottica della centralità e della funzione portante del sistema infrastrutturale ferroviario;

- c. inserimento della quota modale del trasporto pubblico per un valore compreso tra 3 e 6 punti percentuali;

- d. definizione di un'offerta di servizio ferroviario regionale rispondente ad un criterio di unitarietà al suo interno e di integrazione con gli altri modi di trasporto;

- che in funzione di quanto sopra, il programma infrastrutturale regionale è fondato sulle seguenti linee di intervento:

a. completamenti di opere in corso o parzialmente finanziate;

b. infrastrutture di interscambio e nuove stazioni;

c. materiale rotabile;

d. nuove opzioni di sviluppo;

- nella prima categoria di interventi sono previste:

- opere di completamento per le quali sono previste risorse già accantonate per 1.131 milioni di Euro (2.190 miliardi di lire) su una stima di costo complessiva di 1.950 milioni di Euro (pari a 3.776 miliardi di lire);

- opere destinate a correggere le discontinuità, a realizzare tratte mancanti o con caratteristiche funzionali inferiori a quelle del resto della linea, per le quali il costo stimato è di 532 milioni di Euro (pari a 1.031 miliardi di lire);

- nella seconda categoria di opere sono comprese:

- la costruzione di nuove stazioni e la realizzazione delle attrezzature per l'integrazione modale con un fabbisogno stimato in 110 milioni di Euro (pari a 212 miliardi di lire);

- per il materiale rotabile è stato stimato un fabbisogno di 254 milioni di Euro (pari a 493 miliardi di lire) di cui sono disponibili 156 milioni di Euro (pari a 303 miliardi di lire) previsti con i fondi di cui

agli artt. 8 e 12 del D.L.vo 19/11/1997 n.422 e definiti con l'Accordo di Programma del 10/2/2000; resta da definire il programma di rinnovo del parco del materiale rotabile della società Trenitalia S.p.A., da utilizzare per i servizi ferroviari di interesse regionale per il quale la Giunta Regionale ha già deliberato un cofinanziamento per 13,4 milioni di Euro (pari a 26 miliardi di lire);

- per il completamento del programma di rinnovo del materiale rotabile di Trenitalia si fa riferimento alle risorse della Legge Obiettivo ove è previsto un fabbisogno di 129,11 milioni di Euro;

- gli interventi di cui sopra sono da considerare invariati e conseguono l'obiettivo prioritario di mettere a sistema l'insieme degli interventi in corso o finanziati.

Tali invariati sono integrate da nuove opzioni di sviluppo del sistema, i cui interventi sono individuati ma per i quali occorrono verifiche e studi di fattibilità.

Per tali opzioni sono destinati 780 mln di euro (1.512 miliardi di Lire)

- l'obiettivo di fondo dell'offerta infrastrutturale è costituito dall'esigenza di realizzare una rete ferroviaria integrata tra linee regionali e metropolitane, nell'ottica della eliminazione della discontinuità, dei tratti mancanti e di connessioni tra le reti;

- in tale contesto il programma degli investimenti infrastrutturali è stato impostato su due scenari:

1. scenario delle invariati composto da tutti gli interventi utili per il completamento delle opere già in corso e/o dotate di risorse finanziarie e di progetti già approvati;

2. scenario delle opzioni composto dal quadro degli interventi finalizzato a sviluppare il sistema ferroviario regionale per i quali non sono disponibili i progetti o non ne sono state verificate le fattibilità;

- 1.1 che lo scenario delle invariati è suddiviso in:

- interventi di completamento;

- interventi finalizzati alla correzione delle discontinuità;

- interventi destinati a migliorare l'accessibilità.

Considerati e valutati:

i contenuti dell'Allegato C - **Programma di interventi per la Viabilità Regionale** - che è parte integrante e sostanziale del presente atto deliberativo - da cui risulta in particolare:

- che, per quanto concerne il settore della viabilità di interesse regionale, l'offerta della rete stradale regionale è la seguente:

- autostrade per Km. 498;

- strade statali per Km. 1259;

- strade statali ex ANAS trasferite alla Regione per Km. 1551;

- strade regionali per Km. 6344;

- rapporto tra rete stradale e superficie è superiore alla media nazionale per il 48,8% per le autostrade, per il 26,9% per le strade statali e per il 35,3% per le strade provinciali;

- che in Campania c'è una rilevante tendenza all'aumento di volumi di traffico, tale che il carico di traffico per la rete stradale campana è notevolmente superiore alla media nazionale;

che, pur in presenza di indicatori di incidentalità della Campania inferiori alla media nazionale, si registra un indice di mortalità notevolmente superiore alla media nazionale e ciò è indicativo della presenza di fattori di rischio elevati;

che tale tendenza sarà prioritariamente corretta intervenendo sul sistema di trasporto pubblico attraverso il progetto di metropolitana regionale;

che, tuttavia, permane l'esigenza di eliminare le principali strozzature e discontinuità che limitano la fluidificazione della circolazione stradale;

che miglioramento della fluidità del traffico comporta comunque un miglioramento anche degli effetti sull'ambiente e sulla sicurezza;

che le principali criticità riguardano:

- la discontinuità degli itinerari con diverse tratte mancanti e/o di caratteristiche tecniche sottodimensionate;

- l'insufficiente supporto della rete stradale alle attività economiche;

- condizioni precarie di transitabilità e di sicurezza con notevoli movimenti franosi e dissesti idrogeologici della rete stradale delle aree montuose delle province di Avellino e di Benevento;

- mancanza di collegamenti autostradali tra Caserta e Benevento, condizioni precarie del nodo autostradale di Salerno, e del collegamento costiero dell'area domiziana, dell'itinerario Napoli - Salerno, e di alcuni collegamenti del Cilento;

• che gli obiettivi individuati possono riassumersi in:

- riduzione della congestione nelle aree urbane e metropolitane;

- riqualificazione delle aree urbane periferiche e della fascia costiera;

- miglioramento dell'interconnessione dei Sistemi Territoriali Locali con quelli nazionali ed internazionali;

- miglioramento dell'accessibilità delle aree marginali e di quelle produttive;

- assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo consumi energetici ed emissioni inquinanti;

- garantire qualità dei servizi di trasporto collettivo e condizioni idonee di mobilità alle persone con ridotta capacità motoria;

- garantire l'accesso ai servizi di trasporto alle fasce sociali deboli e/o marginali;

• che per migliorare la qualità del trasporto collettivo e renderlo maggiormente competitivo con il trasporto individuale, occorre intervenire sui vari modi di trasporto e sulle tariffe praticate, nonché sull'uso di tecnologie innovative quali:

- diffusione di sistemi di ausilio all'esercizio;

- informazione all'utenza;

- sistemi di bigliettazione elettronica;

• che le strategie di fondo individuate per l'azione dell'Amministrazione Regionale possono essere così riassunte:

- potenziamento degli assi della rete stradale di interesse nazionale;

- interventi di collegamento della rete regionale alla rete nazionale per l'interconnessione dei Sistemi Territoriali locali ai sistemi nazionali ed internazionali;

- decongestionamento della circolazione nelle aree metropolitane, urbane e sub-urbane;

- riqualificazione della costa;

- miglioramento della sicurezza stradale;

- adeguamento della rete stradale alle esigenze di protezione civile connesse con il rischio sismico, vulcanico ed idrogeologico;

• che gli interventi previsti sulla rete stradale sono stati raggruppati, analogamente per quanto fatto nel settore ferroviario, in "invarianti" costituiti da interventi la cui realizzazione è da ritenersi certa indipendentemente dai futuri sviluppi degli indirizzi di pianificazione e programmazione, e "opzioni" costituiti da opere per le quali è necessario un ulteriore approfondimento di analisi;

• che le opere di cui trattasi saranno finanziate attraverso l'Accordo di Programma Quadro dell'Intesa Istituzionale di Programma del 16/2/2000, e dall'Intesa Istituzionale Quadro del 18/12/2001 con le risorse della Legge Obiettivo;

Considerati e valutati:

i contenuti dell'Allegato D - **Linee Guida per il Sistema della Portualità Regionale, per il Sistema Aeroportuale della Campania e per il Sistema della Logistica ed Intermodalità** - che è parte inte-

grante e sostanziale del presente atto deliberativo - da cui risulta in particolare

• che i porti di Napoli e di Salerno, entrambi sede di Autorità Portuali, sono le uniche infrastrutture portuali campane che il P.G.T. ha inserito nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT);

• che il porto di Napoli è uno scalo polifunzionale con una superficie di 1.336.000 mq. con 70 ormeggi, 11,5 Km. di banchine con movimenti nell'anno 2000 di oltre 5 milioni di tonnellate merci rinfuse solide, 3 milioni di tonnellate di merci in contenitori e con un traffico di circa 8 milioni di passeggeri;

• che il porto di Salerno ha una funzione prevalentemente commerciale con una superficie di 1.700.000 mq., con una lunghezza di banchine di 3,5 Km. con significativi valori di traffico merci varie e alla rinfusa e autoveicoli;

• che anche i porti di Pozzuoli, Castellammare di Stabia e di Torre Annunziata hanno anche vocazioni per i traffici commerciali;

• che l'insieme dei porti di Napoli, di Pozzuoli, di Ischia, di Procida, di Capri e di Sorrento assicura un elevato movimento di passeggeri;

• che i restanti porti/approdi regionali hanno trovato nuova funzionalità per richiesta di nautica da diporto in chiave turistica;

• che gli obiettivi regionali per l'adeguamento della portualità sono mirati ad un efficiente trasporto passeggeri via mare, un rilancio delle attività di diporto e di cabotaggio;

Sistema Aeroportuale della Campania

• che dei quattro Aeroporti della Campania (Napoli - Capodichino, Capua, Salerno - Pontecagnano, Grazzanise), solo quello di Napoli - Capodichino è aperto al traffico civile e commerciale, avendo lo status di Aeroporto militare aperto al traffico civile e commerciale, come riportato nell'allegata relazione che è parte integrante del presente atto deliberativo (allegato D);

• che in materia di trasporto aereo le infrastrutture aeroportuali esistenti sono notevolmente sottodimensionate per cui è emersa la necessità di procedere ad uno studio sullo sviluppo del Sistema Aeroportuale della Campania e del nuovo Aeroporto di Grazzanise che ha come obiettivo principale la formulazione di una risposta idonea per l'adeguamento dell'offerta alla domanda di trasporto aereo;

• che come risulta dalla allegata relazione, che è parte integrante e sostanziale della presente delibera (allegato D), è necessario e inderogabile procedere alla realizzazione di alcuni significativi interventi per l'adeguamento e lo sviluppo del sistema aeroportuale regionale;

Sistema della Logistica e della Intermodalità

• che il sistema regionale della intermodalità e dell'interportualità è articolato negli impianti interportuali di Nola, di Marcanise - Maddaloni e di Battipaglia;

• che l'impianto Nola è già operativo ed è in corso di completamento;

• che l'impianto di Marcanise - Maddaloni, adiacente all'esistente scalo di smistamento merci della FS S.p.A. è in corso di realizzazione ivi compresi alcuni collegamenti ferroviari e stradali e alcuni capannoni;

• che l'impianto di Battipaglia, di cui è stata definita la localizzazione è destinato a supporto delle attività della provincia di Salerno e per i collegamenti con gli aeroporti di Napoli - Capodichino e di Salerno - Pontecagnano e con i porti di Napoli e di Salerno;

• che al fine di agevolare la completa realizzazione del sistema interportuale innanzi configurato è necessario assicurare la realizzazione di alcuni interventi invarianti che riguardano in primo luogo opere di adeguamento della viabilità di accesso ai predetti impianti, nonché il completamento dei collegamenti ferroviari con la rete RFI, nonché interventi per lo sviluppo delle attività logistiche così come configurato nell'allegata relazione (allegato D);

Ritenuto:

• che i citati documenti illustrano le strategie generali di interven-

to nel settore dei trasporti e gli obiettivi e le azioni operative dei settori modali, ferroviario, stradale, portuale, aeroportuale ed interportuale;

- che esplicitano le coerenze con gli indirizzi del Piano generale dei Trasporti e dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno nell'ambito del Q.C.S.;

- che soddisfino gli obiettivi della programmazione regionale precedentemente richiamati e del Complemento di programmazione citato in premessa;

Considerato inoltre che:

- ai fini della predisposizione delle linee programmatiche di politica dei trasporti di cui all'allegato A, e della individuazione degli interventi dei settori modali di cui agli allegati B, C e D è stata svolta una intensa attività di concertazione con gli enti Locali ed i diversi soggetti istituzionali interessati;

- tale attività di concertazione è riscontrabile:

- nella partecipazione delle provincie e dei Comuni capoluogo alla predisposizione dei programmi operativi di intervento;

- nella illustrazione e trasmissione alle associazioni di categoria, alle organizzazioni sindacali, all'ANCI regionale, all'UNCCEM, a Legambiente e WWF della documentazione relativa alle linee programmatiche conclusasi il 25/2/2002 con le riunioni effettuate presso l'Assessorato ai Trasporti;

- nella illustrazione e discussione presso la IV Commissione Permanente del Consiglio Regionale dei contenuti programmatici e delle linee di intervento per il Settore dei trasporti, avvenuta nelle audizioni del 7/2/2002 e del 26/3/2002;

Tenuto presente che:

- con deliberazione di Giunta Regionale n. 6090 del 9/11/2001 sono state indicate le linee programmatiche di sviluppo della Misura 6.1 dell'Asse VI del POR Campania 2000-2006 individuando le direttrici ferroviarie della Metropolitana Regionale ed è stata sviluppata ed approvata l'attività istruttoria di ricognizione delle componenti INVARIANTI per il comparto delle ferrovie regionali, delle linee metropolitane e per il comparto della portualità regionale e della viabilità regionale;

- con deliberazione di Giunta Regionale n. 7116 del 21/12/2001 è stata approvata l'individuazione di ulteriori interventi INVARIANTI della Misura 6.1 dell'Asse VI, riguardanti le linee Metropolitane di Napoli ed il Sistema Interportuale della Campania per i siti di Nola e di Marcianise - Maddaloni;

- con deliberazione di Giunta Regionale n. 7271 del 27/12/2001 è stata approvata l'ulteriore individuazione di componenti INVARIANTI, per il comparto ferroviario, linee metropolitane e per il comparto della viabilità autostradale e regionale;

- con deliberazione di Giunta Regionale n. 7113 del 21/12/2001 è stato approvato a carico della misura 6.1 l'impegno di spesa riveniente dalla rendicontazione di cui agli interventi INVARIANTI individuati con la citata deliberazione di Giunta Regionale n. 6090 del 9/11/2001 ed ammontante ad EURO 8.842.275,52;

- con deliberazione di Giunta Regionale n. 7114 del 21/12/2001 è stato approvato a carico della misura 6.1 l'impegno di spesa riveniente dalla rendicontazione di cui agli interventi INVARIANTI individuati con la citata deliberazione di Giunta Regionale n. 6090 del 9/11/2001 ed ammontante ad EURO 99.081.517,68;

- con deliberazione di Giunta Regionale n. 4614 del 29/9/2001 è stata attivata l'integrazione della misura 4.56 - Azione B - dell'Asse IV per il miglioramento e potenziamento del Sistema della Portualità Regionale mediante un'operazione di Progetto Integrato riservando la somma di Euro 129.114.224,00 a carico della Misura 4.6 dell'Asse IV e di Euro 15.493.000,70 a carico della misura 6.1 dell'Asse VI;

- con successiva deliberazione di Giunta Regionale n. 6668 del 7/12/2001 è stata modificata la deliberazione di Giunta Regionale n. 4614 del 29/9/2001 rimodulando la riserva della Misura 4.6 - Azione B - dell'Asse IV in Euro 77.468.535,00 alla partecipazione del Progetto

Integrato per il miglioramento ed il potenziamento del Sistema della Portualità Turistica in Campania;

- Con O.d.G. del 7/2/2002 la Commissione IV - Urbanistica, Lavori Pubblici e Trasporti del Consiglio Regionale ha approvato un O.d.G. con cui si afferma di condividere gli obiettivi ed i criteri di impostazione del Progetto di Metropolitana Regionale;

Ritenuto infine:

- che nell'ambito delle proposte di Pianificazione di cui alla allegata relazione (all.A) sono state ampiamente confermate tutte le INVARIANTI di cui alle deliberazioni di Giunta Regionale n. 6090 del 9/11/2001, n. 7116 del 21/12/2001, n. 7271 del 27/12/2001, oltre quelle individuate con l'attività di monitoraggio;

- che pertanto i predetti interventi vengono tutti confermati nella presente deliberazione in quanto formano parte integrante, sostanziale ed essenziale della nuova pianificazione regionale di cui al presente atto deliberativo;

- che in virtù del quadro negoziale e della attività di concertazione innanzi definito sono state approvate le proposte di allocazione delle risorse disponibili con il Programma Operativo Regionale (P.O.R.) della Misura 6.1 dell'Asse VI, dell'Accordo di Programma Quadro (A.P.Q.) dell'Intesa di Programma del 16/2/2000, dell'Intesa Istituzionale Quadro del 18/12/2001 circa la utilizzazione delle risorse di cui alla Legge Obiettivo;

- che è opportuno approvare la programmazione degli investimenti per gli interventi relativi ai settori della metropolitana regionale, della portualità regionale, del sistema aeroportuale campano e del sistema della logistica e della intermodalità così come previsto nelle allegate relazioni e relativi programmi di intervento (allegati A, B, C, D) che formano parte integrante e sostanziale del presente atto;

- che la ripartizione ed allocazione delle risorse secondo il quadro individuato con il presente atto deliberativo dovrà essere verificata ed aggiornata dalla Giunta Regionale in relazione al processo di monitoraggio e controllo dei percorsi di progettazione ed approvazione degli interventi individuati;

Visto:

il Complemento di Programmazione del P.O.R. Campania 2000-2006;

l'Intesa Istituzionale di Programma del 16/2/2000;

l'Intesa Istituzionale Quadro del 18/12/2001;

PROPONE LA GIUNTA IN CONFORMITÀ A VOTI UNANIMI

DELIBERA

- per i motivi di cui alla premessa che qui si intendono integralmente riportati per far parte integrante e sostanziale del presente atto;

- di approvare l'attività istruttoria di negoziazione e di concertazione effettuata per la programmazione del Sistema Regionale Integrato dei Trasporti di cui al P.O.R. Campania 2000-2006 - Asse VI - Misura 6.1;

- di approvare la relazione - allegato A - avente titolo "Linee Programmatiche per gli Investimenti per le Infrastrutture di Trasporto e della Mobilità";

- di approvare la relazione - allegato B - avente ad oggetto "Progetto di Sistema della Metropolitana Regionale";

- di approvare la relazione - allegato C - avente ad oggetto "Programma di interventi per la Viabilità Regionale";

- di approvare la relazione - allegato D - avente ad oggetto "Linee guida per il sistema della portualità regionale, per il sistema aeroportuale della Campania e per il sistema della logistica e della intermodalità";

- di confermare nella nuova programmazione dell'offerta infrastrutturale prevista tutte le componenti invarianti individuate con le precedenti deliberazioni n. 6090 del 9/11/2001, n. 7116 del 21/12/2001 e n. 7271 del 27/12/2001 e con l'attività di monitoraggio di cui è stata riconosciuta e verificata la caratteristica di invarianza e di coerenza con i nuovi strumenti della pianificazione regionale e con lo Strumento

Operativo per il Mezzogiorno e per le quali è tutt'ora in corso l'attività di rendicontazione;

- di approvare il quadro dell'offerta infrastrutturale individuata per le varie componenti e tipologie così come rappresentate nelle allegate relazioni (allegati A, B, C, D) e relativo quadro finanziario, che sono parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

- di approvare il seguente quadro finanziario definito per i vari sistemi:

1. Sistema Metropolitana Regionale:

	Lire/Mld	Euro/Mln
Costo Complessivo	7.524	3.885,82
Risorse Finanziarie:		
• ex leggi di settore già disponibili	2.504	1.293,21
• ex legge obiettivo	4.175	2.156,21
• ex POR 2000-2006 Mis. 6.1	845	436,40

2. Sistema Viabilità Regionale e Nazionale:

	Lire/Mld	Euro/Mln
Costo Complessivo	7.811	4.034,04
Risorse Finanziarie:		
• ex legge obiettivo	5.246	2.709,33
• ex APQ Intesa Istituzionale		
• ex 1° Programma Interventi	396	204,52
• ex 2° Programma Interventi	2.169	1.120,19

3. Sistema Portualità Regionale:

	Lire/Mld	Euro/Mln
Costo Complessivo	668	345,00
Risorse Finanziarie:		
• ex legge obiettivo	390	201,42
• ex Autorità Portuale Napoli	14	7,23
• ex Autorità Portuale Salerno	14	7,23
• ex POR 2000-2006 Mis.6.1	70	36,16
• ex POR 2000-2006 Mis.6.1	29	14,98
partecipazione PI valore 93,240MEuro		
• ex POR 2000-2006 Mis.4.6	151	77,98
partecipazione PI portualità turistica		

4. Sistema Aeroportuale Campano:

	Lire/Mld	Euro/Mln
Costo Complessivo	600	309,87
Risorse Finanziarie:		
• ex legge obiettivo	520	268,55
• ex POR 2000-2006 Mis. 6.1	80	41,32

5. Sistema Interportuale Campano:

	Lire/Mld	Euro/Mln
Costo Complessivo	696	359,45
Risorse Finanziarie:		
• ex legge obiettivo	538	277,85
• ex POR 2000-2006 Mis. 6.1	70	36,15
• ex POR 2000-2006 Mis. 4.1	30	15,50
• ex Società di Gestione	58	29,95

- di confermare le integrazioni tra la misura 4.6 dell'Asse IV e la misura 6.1 dell'Asse VI per quanto concerne la portualità turistica e le integrazioni tra la misura 4.1 dell'Asse IV e la Misura 6.1 dell'Asse VI

per quanto concerne il sistema aeroportuale campano;

- di stabilire che la ripartizione ed allocazione delle risorse, secondo il quadro individuato con il presente atto deliberativo, dovrà essere verificato ed aggiornato dalla Giunta Regionale in relazione al monitoraggio dell'avanzamento dei percorsi di progettazione ed approvazione degli interventi individuati;

- di trasmettere copia della presente deliberazione all'Autorità di Gestione del POR, all'Autorità di Pagamento del POR, all'A.G.C. Rapporti con Organi Nazionali ed Internazionali, all'Autorità Ambientale regionale, al Nucleo di Valutazione Investimenti Pubblici per il POR, al Settore Staff della Presidenza della Giunta Regionale per il POR, all'A.G.C. Trasporti e Viabilità;

- di trasmettere la presente deliberazione al B.U.R.C. per la pubblicazione.

Il Segretario
Di Giacomo

Il Presidente
Bassolino