



Delibera della Giunta Regionale n. 306 del 28/06/2016

Dipartimento 53 - Dipartimento delle Politiche Territoriali

Direzione Generale 7 - Direzione Generale per la mobilità

U.O.D. 6 - UOD Fondi regionali, nazionali e comunitari

Oggetto dell'Atto:

DGR N. 544/2015. PIANO DI AZIONE PER L'ASSOLVIMENTO DELLE CONDIZIONALITA' EX ANTE RIFERITE ALL'ASSE 7 TRASPORTI DEL POR 2014-2020. APPROVAZIONE DELL'AGGIORNAMENTO DEL PIANO DIRETTORE DELLA MOBILITA' REGIONALE E DEI CONNESSI PIANI ATTUATIVI DI SETTORE.

**...l'istruttoria compiuta dalla Direzione Generale...
tutti richiamati nelle premesse che seguono, costituenti istruttoria a tutti gli effetti di legge,
nonché dell'espressa dichiarazione di regolarità della stessa resa dal Direttore a mezzo di
sottoscrizione della presente**

PREMESSO

- a. che sulla base dei fabbisogni rilevati, del confronto con il partenariato economico e sociale campano e in coerenza con il quadro normativo europeo e il processo di elaborazione dell'Accordo di Partenariato nell'ambito della programmazione 2014-2020, la Regione Campania ha approvato, con DGR n. 527 del 09/12/2013, il proprio Documento Strategico Regionale (DSR);
- b. che la Giunta regionale, con Deliberazione n. 282 del 18/07/2014, ha approvato ed adottato il Documento di sintesi del POR Campania FESR 2014-2020 ed il Documento di sintesi del POR Campania FSE 2014-2020 dando mandato alle rispettive Autorità di Gestione di procedere alla notifica ai Servizi della Commissione europea dei Programmi Operativi regionali FESR e FSE per il periodo 2014-2020, secondo quanto previsto dai regolamenti comunitari;
- c. che in data 29/12/2014, in coerenza con la DGR n. 282/2014, l'Autorità di Gestione del PO Campania FESR ha notificato ai Servizi della Commissione europea il Programma Operativo regionale per il periodo 2014-2020, secondo quanto previsto dai regolamenti comunitari;
- d. che la Commissione europea, con Decisione n. C(2015)8578 del 01/12/2015, ha approvato il Programma Operativo Regionale Campania FESR 2014-2020;
- e. che la Giunta Regionale, con DGR n. 720 del 16/12/2015, ha preso atto dell'approvazione della Decisione della Commissione europea n. C(2015)8578 del 01/12/2015 di approvazione del POR Campania FESR 2014/2020.

PREMESSO, inoltre,

- a. che l'articolo 19 del Regolamento UE N.1303/2013, prevede che le Regioni forniscano una valutazione circa il soddisfacimento delle *condizionalità ex ante* applicabili alle priorità inserite nei Programmi Operativi e che, in caso di parziale o assenza di soddisfacimento di alcune di esse, definiscano le azioni da mettere in campo per il pieno assolvimento delle stesse entro e non oltre il 31 dicembre 2016, pena il blocco dei pagamenti intermedi;
- b. che per l'Asse 7 – Trasporti è previsto, in particolare, il rispetto delle seguenti condizionalità ex ante:
 - 7.1 Trasporti - Esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti conformemente all'assetto istituzionale degli Stati membri (compreso il trasporto pubblico a livello regionale e locale) che sostiene lo sviluppo dell'infrastruttura e migliora l'accessibilità alla rete globale e alla rete centrale RTE-T;
 - 7.2 Ferrovie - L'esistenza nell'ambito di uno o più piani o quadri generali dei trasporti di una sezione specifica dedicata allo sviluppo delle ferrovie conformemente all'assetto istituzionale degli Stati membri (compreso il trasporto pubblico a livello regionale e locale) che sostiene lo sviluppo dell'infrastruttura e migliora l'accessibilità alla rete globale e alla rete centrale RTE-T. Gli investimenti coprono asset mobili, interoperabilità e sviluppo delle capacità;
 - 7.3 Altri modi di trasporto tra cui la navigazione interna e il trasporto marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali - l'esistenza all'interno di uno o più piani o quadri generali dei trasporti, di una sezione specifica sulla navigazione interna e sul trasporto marittimo, sui porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, che contribuiscono a migliorare la connettività della rete, l'accessibilità alla rete globale e centrale RTE-T e di promuovere una mobilità regionale e locale sostenibile.

CONSIDERATO

- a. che la Giunta Regionale, con DGR n. 544 del 10/11/2015:
 - ha dato mandato all'ACaM di aggiornare e integrare il Rapporto ACAM "Trasporti e Infrastrutture in Campania, 2015", per consentire l'aggiornamento dell'analisi di

- costituito volta a delineare gli scenari infrastrutturali della Regione con riferimento 2010, anche in coerenza con il quadro definito dalla programmazione europea delle Reti TEN-T;
- ha approvato il "Piano di Azione", con annesso cronoprogramma, per l'assolvimento delle condizionalità ex-ante riferite all'Asse 7 "Trasporti" del POR 2014-2020, entro il 31 dicembre 2016;
- b. che il suddetto Piano di Azione prevede, in particolare, nella Tabella 26 (Allegato 1 alla deliberazione) le seguenti azioni, volte a ottemperare alle condizionalità ex ante tematiche:
- aggiornamento, con riferimento all'orizzonte temporale 2014-2020, del Piano Direttore e avvio della Valutazione ambientale strategica: entro la scadenza del 30 giugno 2016;
 - aggiornamento, con riferimento all'orizzonte temporale 2014-2020, dei Piani attuativi del Piano Direttore riferiti ai settori della viabilità, delle ferrovie e degli altri modi di trasporto: entro la scadenza del 30 giugno 2016.

DATO ATTO

- a. che lo strumento programmatico alla base della pianificazione della Regione Campania nel settore dei trasporti è costituito dal citato "Piano Direttore della mobilità regionale", inizialmente approvato con la DGRC n. 1282 del 05/04/2002 (pubblicata sul BURC speciale 23/05/2002), articolato nei vari Piani di Settore (Allegato B - Progetto di Sistema della Metropolitana Regionale; Allegato C - Programma di interventi per il Sistema della Viabilità Regionale; Allegato D - Linee Guida per il Sistema della Portualità Regionale, il Sistema Aeroportuale della Campania e per il Sistema della Logistica e dell'Intermodalità), soggetto ad aggiornamento tramite successivi Studi – Intese – Accordi. Il Piano Direttore comprende, oltre ai vari Piani di Settore modali, declinati, nel tempo, in successivi "Piani Attuativi", anche l'Allegato "A" - Linee programmatiche per gli investimenti per le infrastrutture di trasporto e della mobilità, in cui si definiscono, tra l'altro:
- il quadro territoriale,
 - le strategie generali di intervento,
 - le azioni e gli obiettivi settoriali,
 - gli effetti attesi e le procedure,
 - gli interventi programmati e i fabbisogni finanziari.
- b. che il "Programma Generale degli interventi infrastrutturali nel settore dei Trasporti" è stato inquadrato, quale parte integrante dello stesso, nel "Piano Territoriale Regionale" (PTR), pubblicato sul BURC speciale del 10/01/2007, pertanto la rete delle interconnessioni e la pianificazione regionale dei trasporti di cui alla DGR 1282/02 è stata sottoposta alle valutazioni ambientali di cui al PTR ex art. 15 L.R. 22/12/2004, n. 16 "Legge Urbanistica", approvato dal Consiglio Regionale con la Legge Regionale n. 13 del 13/10/2008 (BURC n. 45 bis del 10/11/2008);
- c. che, in particolare, dopo il Primo programma degli interventi infrastrutturali di cui alla DGR 1282/02 si sono registrati altri nove Piani Attuativi, di cui alle DGR n. 725 del 20/02/2003 (Secondo piano attuativo), DGR n. 279 del 25/02/2005 (Terzo piano attuativo), DGR n. 1092 del 22/06/2007 (Quarto piano attuativo), DGR n. 330 del 22/02/2008, modificata con DGR n. 941 del 30/05/2008 e con DGR n. 1006 del 13/06/2008 (Quinto piano attuativo), DGR n. 1713 del 31/10/2008, modificata con DGR n. 1996 del 16/12/2008 (Sesto piano attuativo), DGR n. 779 del 30/04/2009, modificata con DGR n. 1502 del 2.10.2009 (Settimo piano attuativo - sospeso con DDGR n. 533/534 del 2.7.2010), DGR n. 1581 del 15/10/2009 modificata con DGR n. 15 del 15/01/2010 (Ottavo piano attuativo), DGR n. 150 del 25.02.2010 (nono piano attuativo - sospeso con DDGR n. 533/534 del 2.7.2010), DGR n. 458 del 25.03.2010 (decimo piano attuativo - sospeso con DDGR n. 533/534 del 2.7.2010);
- d. che l'ultimo aggiornamento complessivo della pianificazione regionale degli investimenti nel settore dei trasporti e della mobilità è stato approvato con la delibera di Giunta Regionale n. 39 del 24 febbraio 2014, pubblicata sul BURC n. 17 del 10 Marzo 2014, che ha chiuso il procedimento attivato con le deliberazioni di G.R. nn. 533 e 534 del 2.7.2010 e revocato le deliberazioni di G.R. nn. 1502 del 2.10.2009, 150 del 25.02.2010 e 458 del 25.03.2010, ed ha confermato i piani di progetti realistici e maturi elencati:
- nelle Tabelle allegate alla delibera stessa;

-PQ "Infrastrutture per la Viabilità regionale" 2002 e successivi e successivi. I successivi Aggiuntivi, tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Campania e l'ANAS, riferiti all'Intesa Istituzionale di Programma (IIP) tra il Governo della Repubblica Italiana e la Regione Campania;
- nell'Accordo di Programma 17.12.2002 e successivi atti integrativi, relativi agli interventi sulle ferrovie regionali;
 - nella deliberazione n. 377 del 13.09.2013 che approva lo Schema di Intesa Generale Quadro sottoscritta con il Governo il 24 febbraio 2014;
- e. che il Programma Generale degli investimenti sul sistema intermodale dei trasporti e della mobilità regionale approvato con la DG 39/2014 ha confermato la natura "dinamica" del Piano Direttore della Mobilità Regionale e ha individuato gli interventi maturi sulle diverse componenti del sistema intermodale dei trasporti e della mobilità regionale (sistema ferroviario e metropolitano/TPL regionale; sistema della viabilità; sistema della logistica e intermodalità);
- f. che detto Programma è stato approvato anche tenendo conto delle linee d'indirizzo definite con la DGR n. 462 del 24/10/2013 di approvazione del "Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL ex art. 16-bis del Decreto Legge 6 Luglio 2012, n. 95 e s.m.i (con allegati)", (pubblicato sul BURC n. 58 del 28 Ottobre 2013), mirato all'efficientamento e alla razionalizzazione del TPL in Campania, mettendo, tra l'altro, a sistema i Piani di Bacino e i Piani Triennali dei servizi minimi di TPL approvati dalle cinque Province e dai cinque Comuni capoluogo della Regione;
- g. che il Programma Generale degli interventi infrastrutturali è stato approvato e aggiornato, nel tempo, dalla Giunta Regionale, per armonizzare e mettere a sistema i programmi d'intervento nel settore della mobilità regionale, alle luce delle Intese stipulate con il Governo centrale e tenendo conto della normativa di riferimento, dei documenti programmatici di settore e dei diversi programmi d'intervento in corso e/o previsti ai diversi livelli gerarchici (Comunitario, Nazionale, Regionale, Provinciale e Locale).

DATO ATTO, inoltre,

- a. che attualmente il Governo nazionale, d'intesa con le Regioni, sta predisponendo un rinnovato quadro della programmazione infrastrutturale, che tiene conto delle istanze avanzate dalle Regioni stesse, inquadrando e armonizzando nel contesto nazionale secondo le linee guida descritte nell'Allegato al DEF 2015 e sviluppate nell'Allegato al DEF 2016;
- b. che il nuovo processo di pianificazione, programmazione e progettazione delle opere pubbliche in Italia si allinea anche al nuovo quadro normativo, che ha visto l'abrogazione della L. 443/2001, c.d. "Legge Obiettivo", e del D.lgs. n. 163/2006 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori e forniture", sostituito dal D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 e che ha sancito, dunque, il passaggio da leggi speciali a leggi ordinarie e alla programmazione pluriennale;
- c. che il nuovo processo di pianificazione infrastrutturale deve definire un quadro del sistema delle infrastrutture nazionale unitario e quanto più possibile condiviso, in base al quale verranno definiti i fabbisogni nazionali di infrastrutture, verranno individuate le priorità in funzione della utilità e della fattibilità delle singole opere e delle risorse disponibili;
- d. che il Governo stabilisce gli obiettivi e le strategie, che definiscono la *vision* di medio-lungo periodo verso cui far tendere la politica dei trasporti nazionale e tracciano un quadro unitario entro il quale deve essere redatto il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica;
- e. che la programmazione e selezione delle opere nel rispetto dei vincoli di spesa e in coerenza con obiettivi e strategie, avverrà attraverso la redazione del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), a cura del MIT, con cadenza triennale, secondo le indicazioni del D. Lgs. 228/2011, aggiornate dal nuovo Codice dei Contratti - che ne ha previsto lo schema-tipo, che includerà e renderà coerenti tutti i piani e i programmi di investimento per le opere pubbliche;
- f. che in questa cornice la Regione, con il supporto tecnico dell'ACaM, ha predisposto e sottoposto al Governo - nel settembre 2015 - una prima stesura del "Masterplan Trasporti", contenente le infrastrutture ritenute strategiche per lo sviluppo del sistema campano dei trasporti e della mobilità, cui si sono affiancati gli atti di programmazione specifici per fonte di finanziamento, nell'ambito dei quali sono state poi configurate le coperture finanziarie delle infrastrutture prioritarie;
- g. che con DGR n. 59 del 15/02/2016 è stato approvato il Programma Operativo Complementare (POC), poi aggiornato e approvato dal CIPE nella seduta del 01/05/2016, con deliberazione n. 11;

- ... che con DGR n. 62 del 15/02/2016 è stata approvata la rimodulazione del Piano Regionale di Coesione (PAC), comprensiva di Misure di salvaguardia della spesa del POR FESR 2007/2013 nel settore della Mobilità;
- i. che con DGR n. 178 del 27/04/2016 è stata operata la riprogrammazione delle risorse FSC 2007-13 connesse agli interventi in ritardo di attuazione, in favore, tra l'altro, del completamento di progetti del settore dei trasporti inseriti nella programmazione dei fondi strutturali europei 2007/2013, non conclusi alla data del 31 dicembre 2015;
- j. che la Giunta regionale, attraverso la Direzione Generale per la Mobilità, ha poi attivato, con le seguenti deliberazioni, un processo di riprogrammazione nel settore dei trasporti, basato sulla rimodulazione degli interventi sulle ferrovie regionali gestite dall'Ente Autonomo Volturno (EAV), mirato al completamento delle infrastrutture prioritarie del Sistema di Metropolitana Regionale (SMR) e, al contempo, al lancio di un Programma di efficientamento della Società regionale di trasporto:
- DGR n. 180 del 03/05/2016 "Rimodulazione degli interventi sulla ferrovia ex Circumvesuviana";
 - DGR n. 254 del 07/06/2016 "Rimodulazione degli interventi sulla ferrovia ex SEPSA";
 - DGR n. 270 del 14/06/2016 "Rimodulazione degli interventi sulla ferrovia ex MCNE e ricognizione complessiva degli interventi di efficientamento dell'EAV e degli interventi finanziati con l'AdP 2002";
- k. che la Regione, nell'ambito del partenariato attivato per il Patto per la Campania (stipulato il 24/04/2016) e in seno alla Cabina di Regia (CdR) per il Fondo di Sviluppo e Coesione, istituita dal D.P.C.M. del 25/02/2016 - che costituisce la sede di confronto tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano nonché le Città metropolitane, per la definizione dei piani operativi per ciascuna area tematica nazionale - ha condiviso con il Governo e con i Gestori di reti nazionali RFI ed ANAS:
- la programmazione degli investimenti sulla rete ferroviaria nazionale di RFI,
 - la programmazione degli investimenti sulla rete stradale nazionale ANAS,
 - la programmazione degli investimenti sulla rete regionale/provinciale e comunale;
- l. che la Regione sta condividendo, con il MIT e con gli altri Soggetti interessati, la programmazione degli investimenti sul Sistema logistico regionale, tramite la stipula di un Protocollo d'intesa dedicato all'Area Logistica Integrata (ALI) del "Mar Tirreno Centrale", in fase di definizione;
- m. che con DGR n. 258 del 07/06/2016 è stato approvato il Progetto Generale di Intervento della Regione Campania per l'attuazione del PNIRE (Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati da Energia Elettrica).

DATO ATTO, altresì,

- a. che l'ACaM, in ottemperanza a quanto disposto dalla Giunta regionale con la citata DGR 544/2015, ha elaborato il Documento "Trasporti e Infrastrutture in Campania, 2016 – Analisi di contesto per delineare gli scenari infrastrutturali con orizzonte 2023", approvato con determinazione del Commissario ACaM n. 175 del 24/06/2016, nel quale sono illustrati, tra l'altro:
- le analisi territoriali e socioeconomiche,
 - la domanda di mobilità,
 - la rete delle infrastrutture (ferroviarie, stradali e altre modalità),
 - i nodi regionali (sistema portuale, interportuale e aeroportuale),
 - il Trasporto Pubblico Locale (servizi, impianti e rotabili, frequentazioni),
 - il progetto *Intelligent Transport System Campano* (ITSC),
 - la Mobilità sostenibile,
 - la Pianificazione degli Investimenti nel settore della mobilità e dei trasporti.

Dato ATTO, infine,

- a. che il documento ACaM "Trasporti e Infrastrutture in Campania, 2016 – Analisi di contesto per delineare gli scenari infrastrutturali con orizzonte 2023", allegato alla presente Delibera, è depositato presso la U.O.D. Fondi regionali, nazionali e comunitari (53.07.06) incardinata nella Direzione Generale per la Mobilità (53.07) e che, a causa del superamento dei limiti

consentiti dalla soglia di capienza dell'applicativo informatico, copia del documento, in formato digitale, è stato depositato presso la Segreteria di Giunta;

RITENUTO

- a. di dover dare attuazione al “Piano di Azione” per l’assolvimento delle condizionalità ex-ante riferite all’Asse 7 “Trasporti” del POR 2014-2020;
- b. di dover approvare a tal fine l’aggiornamento, con riferimento all’orizzonte temporale 2023, del Piano Direttore della Mobilità Regionale e dei relativi Piani Attuativi riferiti ai settori della viabilità, delle ferrovie e degli altri modi di trasporto, costituito dai seguenti documenti:
 - Documento ACaM “Trasporti e Infrastrutture in Campania, 2016 – Analisi di contesto per delineare gli scenari infrastrutturali con orizzonte 2023”, depositato presso la U.O.D. Fondi regionali, nazionali e comunitari (53.07.06) incardinata nella Direzione Generale per la Mobilità (53.07) e, a causa del superamento dei limiti dimensionali consentiti dalla soglia di capienza dell’applicativo informatico, depositato in copia, in formato digitale, presso la Segreteria di Giunta;
 - Tabelle da 1 a 12, recanti i Progetti e gli Interventi sul Sistema dei trasporti e della mobilità regionale, nonché i Quadri riepilogativi delle risorse programmate (Allegato 1 alla presente deliberazione) e così denominate:
 - Tab. 1 - AZIONI DI SISTEMA (STUDI E PROGETTI)
 - Tab. 2 - VIABILITA' REGIONALE
 - Tab. 3 - VIABILITA' NAZIONALE
 - Tab. 4 - SMR – TPL: METRO / TRAM
 - Tab. 5 - SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI
 - 5.1 FERROVIA ex MCNE
 - 5.2 FERROVIA ex CIRCUMVESUVIANA
 - 5.3 FERROVIA ex SEPSA
 - Tab. 6 - SMR – TPL: ALTRI IMPIANTI
 - Tab. 7 - SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI
 - Tab. 8 - SMR – TPL: POLI DI INTERSCAMBIO E MATERIALE ROTABILE SU GOMMA
 - Tab. 9 - APPLICAZIONI ITS E ALTRE AZIONI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
 - Tab. 10 - LOGISTICA
 - 10.1 PORTI NAZIONALI (Interventi in capo alle Autorità portuali di NA e SA)
 - 10.2 PORTI REGIONALI
 - 10.3 AEROPORTI
 - 10.4 INTERPORTI
 - Tab. 11 - QUADRO DELLE RISORSE DESTINATE AL SISTEMA INTEGRATO DELLA MOBILITÀ REGIONALE (2016)
 - Tab. 12 - QUADRO DELLE RISORSE DESTINATE AL SISTEMA INTEGRATO DELLA MOBILITÀ REGIONALE CON INDICAZIONE DELLE FONTI (2016)
- c. di dover confermare la natura “dinamica” del Piano Direttore della Mobilità Regionale, che continuerà ad essere aggiornato tramite successivi Studi – Intese – Accordi, in continuità con l’impostazione avviata a partire dalla DGR 1282/2002, ed in coerenza con la logica espressa dal PGTL laddove lo stesso dichiara che “all’elenco degli interventi, anche se documentato e condiviso, va sostituito un «processo» che con continuità nel tempo, attraverso la redazione di una molteplicità di documenti, costruisca il piano, dettagliando, precisando e arricchendo il disegno strategico iniziale”;
- d. di dover demandare agli Uffici competenti l’avvio della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) sul Programma d’intervento di cui ai suddetti Allegati 1 e 2, entro il 30/06/2016;
- e. di dover demandare agli Uffici competenti l’adozione degli ulteriori atti consequenziali per l’attuazione della presente deliberazione.

VISTI

- b. la DGR n. 527 del 09/12/2013 (approvazione DSR Regionale);
- c. la DGR n. 282 del 18/07/2014 (approvazione sintesi del PO Campania FESR 2014-2020);

- e. il regolamento UE N.1303/2013;
- e. la DGR n. 1282 del 05/04/2002 (Primo Programma Generale degli interventi infrastrutturali in Campania – Piano Direttore della Mobilità regionale);
- f. il “Piano Territoriale Regionale (PTR)” 2007, ex art.15 L.R. n. 16/2004;
- g. la Legge Regionale n. 13 del 13 ottobre 2008;
- h. la DGR n. 725 del 20/02/2003 (Secondo piano attuativo);
- i. la DGR n. 279 del 25/02/2005 (Terzo piano attuativo);
- j. la DGR n. 1092 del 22/06/2007 (Quarto piano attuativo);
- k. la DGR n. 330 del 22/02/2008, modificata con DGR n. 941 del 30/05/2008 e con DGR n. 1006 del 13/06/2008 (Quinto piano attuativo);
- l. la DGR n. 1713 del 31/10/2008, modificata con DGR n. 1996 del 16/12/2008 (Sesto piano attuativo);
- m. la DGR n. 779 del 30/04/2009, modificata con DGR n. 1502 del 2.10.2009 (Settimo piano attuativo - sospeso con DDGR n. 533/534 del 2.7.2010);
- n. la DGR n. 1581 del 15/10/2009 modificata con DGR n. 15 del 15/01/2010 (Ottavo piano attuativo);
- o. la DGR n. 150 del 25.02.2010 (nono piano attuativo - sospeso con DDGR n. 533/534 del 2.7.2010);
- p. la DGR n. 458 del 25.03.2010 (decimo piano attuativo - sospeso con DDGR n. 533/534 del 2.7.2010);
- q. la DGR n. 39 del 24.02.2014 (di chiusura del procedimento ex DDGR n. 533/534 del 2.7.2010 e di approvazione dell'aggiornamento del Piano degli Investimenti sui trasporti e la mobilità);
- r. l'Accordo di Programma 17.12.2002 e successivi atti integrativi, relativi agli interventi sulle ferrovie regionali;
- s. la DGR n. 377 del 13.09.2013 (approvazione nuova Intesa Generale Quadro);
- t. la DGR n. 462 del 24/10/2013 (approvazione “Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL ex art. 16-bis del DL 95/2012 e s.m.i.”);
- u. il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228;
- v. la DGR n. 544 del 10/11/2015, di approvazione del Piano di Azione con annesso cronoprogramma, per l'assolvimento delle condizionalità ex ante riferite all'asse 7 trasporti del Programma Operativo Regionale 2014-2020;
- w. la DGR n. 59 del 15/02/2016, di approvazione del Programma Operativo Complementare (POC), aggiornato e approvato nella seduta CIPE del 1 maggio 2016, con deliberazione n. 11;
- x. il D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, “Nuovo Codice dei contratti pubblici”;
- y. il Patto per il Sud stipulato il 24/04/2016 e ratificato con DGR n. 173 del 26/04/2016;
- z. il D.P.C.M. del 25/02/2016 di Istituzione della Cabina di Regia (CdR) per il Fondo di Sviluppo e Coesione;
- aa. l'ulteriore Programma FSC 2014-20 concordato da Regione, Governo e gestori di reti nazionali in seno alla CdR;
- bb. la DGR n. 178 del 27.04.2016 di riprogrammazione FSC 2007-13;
- cc. la DGR n. 180 del 03/05/2016 “Rimodulazione degli interventi sulla ferrovia ex Circumvesuviana”;
- dd. la DGR n. 254 del 07/06/2016 “Rimodulazione degli interventi sulla ferrovia ex SEPSA”;
- ee. la DGR n. 258 del 07/06/2016, di approvazione del Progetto Generale di Intervento della Regione Campania per l'attuazione del PNIRE (Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati da Energia Elettrica);
- ff. la DGR n. 270 del 14/06/2016 “Rimodulazione degli interventi sulla ferrovia ex MCNE e ricognizione complessiva degli interventi di efficientamento dell'EAV e degli interventi finanziati con l'AdP 2002”;
- gg. il Protocollo d'Intesa dedicato all'Area Logistica Integrata (ALI) del “Mar Tirreno Centrale” – Bozza 17/05/2016;
- hh. il Documento ACAM “Trasporti e Infrastrutture in Campania, 2016 – Analisi di contesto per delineare gli scenari infrastrutturali con orizzonte 2023”, approvato con determinazione del Commissario ACaM n. 175 del 24.06.2016;
- ii. il parere dell'Autorità di Gestione FESR, prot. 436608 del 27/06/2016;
- jj. il parere della Programmazione Unitaria, prot. 18513/UDCP/GAB/VCG1 del 27/06/2016;

... e considerato, la Giunta Regionale a voti unanime...

DELIBERA

1. di dare attuazione al “Piano di Azione” per l’assolvimento delle condizionalità ex-ante riferite all’Asse 7 “Trasporti” del POR 2014-2020;
2. di approvare a tal fine l’aggiornamento, con riferimento all’orizzonte temporale 2023, del Piano Direttore della Mobilità Regionale e dei relativi Piani Attuativi riferiti ai settori della viabilità, delle ferrovie e degli altri modi di trasporto, costituito dai seguenti documenti:
 - Documento ACaM “Trasporti e Infrastrutture in Campania, 2016 – Analisi di contesto per delineare gli scenari infrastrutturali con orizzonte 2023”, depositato presso la U.O.D. Fondi regionali, nazionali e comunitari (53.07.06) incardinata nella Direzione Generale per la Mobilità (53.07) e, a causa del superamento dei limiti dimensionali consentiti dalla soglia di capienza dell’applicativo informatico, depositato in copia, in formato digitale, presso la Segreteria di Giunta;
 - Tabelle da 1 a 12, recanti i Progetti e gli Interventi sul Sistema dei trasporti e della mobilità regionale, nonché i Quadri riepilogativi delle risorse programmate (Allegato 1 alla presente deliberazione) e così denominate:
 - Tab. 1 - AZIONI DI SISTEMA
 - Tab. 2 - VIABILITA' REGIONALE
 - Tab. 3 - VIABILITA' NAZIONALE
 - Tab. 4 - SMR – TPL: METRO / TRAM
 - Tab. 5 - SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI
 - 5.3 FERROVIA ex MCNE
 - 5.4 FERROVIA ex CIRCUMVESUVIANA
 - 5.3 FERROVIA ex SEPSA
 - Tab. 6 - SMR – TPL: ALTRI IMPIANTI
 - Tab. 7 - SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI
 - Tab. 8 - SMR – TPL: POLI DI INTERSCAMBIO E MATERIALE ROTABILE SU GOMMA
 - Tab. 9 - APPLICAZIONI ITS E ALTRE AZIONI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
 - Tab. 10 - LOGISTICA
 - 10.1 PORTI NAZIONALI (Interventi in capo alle Autorità portuali di NA e SA)
 - 10.2 PORTI REGIONALI
 - 10.3 AEROPORTI
 - 10.4 INTERPORTI
 - Tab. 11 - QUADRO DELLE RISORSE DESTINATE AL SISTEMA INTEGRATO DELLA MOBILITÀ REGIONALE (2016)
 - Tab. 12 - QUADRO DELLE RISORSE DESTINATE AL SISTEMA INTEGRATO DELLA MOBILITÀ REGIONALE CON INDICAZIONE DELLE FONTI (2016)
3. di confermare la natura “dinamica” del Piano Direttore della Mobilità Regionale, che continuerà ad essere aggiornato tramite successivi Studi – Intese – Accordi, in continuità con l’impostazione avviata a partire dalla DGR 1282/2002, ed in coerenza con la logica espressa dal PGTL laddove lo stesso dichiara che “all’elenco degli interventi, anche se documentato e condiviso, va sostituito un «processo» che con continuità nel tempo, attraverso la redazione di una molteplicità di documenti, costruisca il piano, dettagliando, precisando e arricchendo il disegno strategico iniziale”;
- f. di demandare agli Uffici competenti l’avvio della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) sul Programma d’intervento di cui ai suddetti Allegati 1 e 2, entro il 30/06/2016;
4. di demandare agli Uffici competenti l’adozione degli ulteriori atti consequenziali per l’attuazione della presente deliberazione;
5. di inviare la presente deliberazione:
 - al Capo Dipartimento della Programmazione e dello sviluppo economico;
 - al Capo Dipartimento delle Politiche Territoriali;
 - al Responsabile della Programmazione Unitaria,

- alla Direzione Generale per la Programmazione economica,
- alla Direzione Generale per la Mobilità;
- alla Direzione Generale Autorità di gestione Fondo Europeo di Sviluppo Regionale;
- all'ACaM;
- al BURC per la pubblicazione.

v

DGR n. 544/2015. Piano di azione per l'assolvimento delle condizionalità ex ante riferite all'asse 7 Trasporti del POR 2014-2020. Approvazione dell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità regionale e dei connessi Piani Attuativi di settore.

ALLEGATO 1



**TRASPORTI E INFRASTRUTTURE IN CAMPANIA - 2016
ANALISI DI CONTESTO PER DELINEARE GLI SCENARI
INFRASTRUTTURALI CON ORIZZONTE 2023**



Direzione

Dott. Antonio MARCHIELLO	Direttore Generale Mobilità della Regione Campania
Ing. Sergio NEGRO	già Direttore Generale dell'ACaM
Dott. Ruggero BARTOCCI	attuale Commissario dell'ACaM

Coordinamento scientifico del progetto

Ing. Maria Teresa DI MATTIA	ACaM – Unità Pianificazione degli Investimenti
-----------------------------	--

Gruppo di lavoro A CaM

Ing. Dario GENTILE (Dirigente Unità Programmazione dei servizi di trasporto pubblico)

Dott. Massimo BISOGNO (ITS)

Ing. Federica BORZILLO (Assetto infrastrutturale)

Ing. Pierpaolo CARBONE (Analisi della domanda)

Dott.ssa Gabriella CUNTO (Dotazione mezzi di trasporto)

Ing. Paolo DEL GAIS (Assetto infrastrutturale)

Dott.ssa Simona DE MARTINO (Analisi socio economiche)

Ing. Maria Teresa DI MATTIA (Pianificazione degli investimenti)

Ing. Tommaso ESPOSITO (Analisi dei servizi)

Ing. Valentina PAESANO (Mobilità sostenibile)

Ing. Luigi PAGLIARA (Trasporto Pubblico Locale)

Contributi della DG Mobilità della Regione Campania

Avv. Maria BUONO – Dirigente di Staff

Dott.ssa M. Sofia DI GRADO - Dirigente Unità "Trasporto su gomma e viabilità"

Dott. Francesco GUIDA - Dirigente Unità "Trasporto su ferro"

Dott.ssa Lorella IASUOZZO - Dirigente Unità "Trasporto marittimo e demanio marittimo portuale"

Prof. Giuseppe D'ANGELO - Dirigente Unità "Fondi locali, nazionali, comunitari"

Ing. Pasquale FUSCO – Dirigente Unità "Supporto tecnico alla programmazione e allo sviluppo degli interventi infrastrutturali"

Dott.ssa Laura HABETSWALLNER (Referente delle condizionalità ex-ante asse 7 trasporti)



SOMMARIO

INTRODUZIONE.....	8
1 ANALISI TERRITORIALI E SOCIOECONOMICHE	11
1.1 La composizione della popolazione.....	13
1.2 La struttura occupazionale	14
1.3 La struttura produttiva	15
1.4 Le strutture scolastiche	16
2 LA DOMANDA DI MOBILITA'	18
2.1 La Campania nel contesto nazionale.....	18
2.2 La mobilità regionale	26
2.2.1 Valutazioni sulla struttura spaziale	27
2.2.2 Valutazioni sulla ripartizione modale	36
3 LA RETE DELLE INFRASTRUTTURE	39
3.1 Rete ferroviaria.....	39
3.1.1 Rete RFI.....	42
3.1.2 Rete EAV	43
3.1.3 Rete ANM	43
3.2 Rete Stradale	46
3.3 Le Funicolari	55
3.4 Altre infrastrutture	55
3.5 Il sistema portuale.....	55
3.5.1 Il Porto di Napoli.....	58
3.5.2 Il Porto di Salerno	59
3.5.3 I Porti Regionali	60
3.5.3.1 Il Porto di Pozzuoli	60
3.5.3.2 Il Porto di Marina Grande di Procida.....	61
3.5.3.3 Il Porto di Ischia	61
3.5.3.4 Il Porto di Casamicciola	62
3.5.3.5 Il Porto di Forio.....	63
3.5.3.6 Il Porto di Marina Piccola di Sorrento	63
3.5.3.7 Il Porto di Capri.....	63



3.6	Il sistema interportuale	65
3.6.1	<i>Il polo di Nola</i>	65
3.6.2	<i>Il polo di Marcianise</i>	66
3.7	Il sistema aeroportuale	66
3.7.1	<i>L'aeroporto di Capodichino "Ugo Niutta"</i>	66
3.7.2	<i>L'aeroporto di Salerno- Costa d'Amalfi</i>	68
4	IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.....	69
4.1	I Servizi.....	69
4.1.1	<i>I Contratti di Servizio</i>	69
4.1.2	<i>I Servizi</i>	72
4.1.2.1	Servizi ferroviari.....	72
4.1.2.2	Servizi su gomma.....	73
4.1.2.3	Servizi altre modalità.....	77
4.2	La dotazione di mezzi	77
4.2.1	<i>Settore Ferroviario</i>	78
4.2.1.1	Trenitalia.....	78
4.2.1.2	EAV	80
4.2.1.3	ANM (ex MetroNapoli).....	83
4.2.2	<i>Settore Automobilistico</i>	85
4.2.3	<i>Settore Marittimo</i>	91
4.3	Le frequentazioni.....	92
5	INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEM CAMPANO (ITSC)	94
5.1	Inquadramento normativo	95
5.2	Gli obiettivi	97
5.3	I vantaggi	99
5.4	L'Architettura ITSC.....	101
5.5	ITSC per il TPL	102
5.6	Lo stato dell'arte.....	104
5.6.1	<i>Sistema di Monitoraggio Regionale (SMR) del Trasporto Pubblico Locale</i>	105
5.6.2	<i>Sistema di Bigliettazione e Vendita Regionale (SVR) del Trasporto Pubblico Locale</i>	105
5.6.3	<i>Sistema di Infomobilità Regionale (SIR)</i>	106
6	LA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN REGIONE CAMPANIA	108
6.1	Mobilità elettrica	109



6.1.1	<i>Gli indirizzi politici.....</i>	110
6.2	PNIRE - Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.....	111
6.2.1	<i>Il sistema.....</i>	112
6.2.2	<i>Interoperabilità, Fonti rinnovabili e Smart grid.....</i>	112
6.2.3	<i>Sicurezza e tutela degli investimenti.....</i>	113
6.2.4	<i>Strategia di Attuazione.....</i>	113
6.2.5	<i>Criteri per la pianificazione infrastrutturale.....</i>	115
7	IL PIANO – GLI INVESTIMENTI.....	117
7.1	La programmazione degli interventi.....	117
7.2	Obiettivi e strategie della pianificazione regionale nel settore dei trasporti.....	127
7.2.1	<i>La rete ferroviaria nazionale e internazionale.....</i>	127
7.2.2	<i>Il Sistema della Metropolitana Regionale (SMR) e del TPL.....</i>	129
7.2.3	<i>Il sistema della viabilità regionale e nazionale.....</i>	132
7.2.4	<i>Il sistema portuale, logistico e aeroportuale.....</i>	135
7.2.4.1	Sistema della Portualità e Logistica.....	136
7.2.4.2	Sistema degli Aeroporti.....	141
7.3	L'attuazione del programma degli investimenti.....	146
7.3.1	<i>Il finanziamento degli interventi sul sistema della mobilità di interesse nazionale.....</i>	146
7.3.2	<i>Il finanziamento degli interventi sul sistema della mobilità di interesse regionale.....</i>	147
7.4	I Progetti e gli Interventi sul Sistema dei trasporti e della mobilità regionale.....	148
7.5	I principali Progetti e Interventi in corso e da avviare sul Sistema dei trasporti e della mobilità regionale.....	197
7.5.1	<i>Le azioni di sistema.....</i>	197
7.5.1.1	I progetti principali in corso.....	197
7.5.1.2	I progetti principali da avviare.....	198
7.5.2	<i>Gli interventi sul sistema della viabilità regionale e nazionale.....</i>	202
7.5.2.1	I principali interventi in corso.....	203
7.5.2.2	I principali interventi da avviare.....	207
7.5.3	<i>Il Sistema della Metropolitana Regionale (SMR) e del TPL.....</i>	214
7.5.3.1	I principali interventi in corso.....	214
7.5.3.2	I principali interventi da avviare.....	227
7.5.3.3	Programma di potenziamento del parco rotabile ferroviario regionale.....	229



7.5.4	<i>Gli interventi sul parco rotabile su gomma destinato al TPL campano.....</i>	232
7.5.4.1	<i>I principali interventi in corso.....</i>	232
7.5.5	<i>Gli Interventi su impianti a fune</i>	232
7.5.5.1	<i>I principali interventi in corso.....</i>	232
7.6	<i>Applicazioni ITS e altre azioni per la Mobilità Sostenibile.....</i>	233
7.6.1	<i>I principali interventi in corso</i>	233
7.6.2	<i>I principali interventi da avviare</i>	234
7.7	<i>Gli interventi sul sistema della logistica, della portualità e degli aeroporti regionali.....</i>	235
7.7.1	<i>I Principali Interventi in corso</i>	236
7.7.2	<i>I Principali Interventi già avviati in Project financing</i>	236
7.7.3	<i>I Principali Interventi da avviare</i>	237

INTRODUZIONE

La pianificazione nel settore dei trasporti della Regione Campania è illustrata nel “Piano Direttore della mobilità regionale”, inizialmente approvato con la DGRC n. 1282 del 05/04/2002 (pubblicata sul BURC speciale 23/05/2002), ed articolato nei seguenti allegati:

- “A” - Linee programmatiche per gli investimenti per le infrastrutture di trasporto e della mobilità;
- “B” - Progetto di Sistema della Metropolitana Regionale;
- “C” - Programma di interventi per il Sistema della Viabilità Regionale;
- “D” - Linee Guida per il Sistema della Portualità Regionale, il Sistema Aeroportuale della Campania e per il Sistema della Logistica e dell’intermodalità).

Il Piano, declinato nei diversi Piani di settore modali, e comprensivo delle Linee di indirizzo programmatiche, è stato aggiornato nel tempo tramite successivi Studi, Intese ed Accordi. In particolare i Piani di settore sono stati aggiornati nel tempo attraverso i “Piani Attuativi” adottati dalla Giunta.

In particolare, l’ultimo aggiornamento complessivo della pianificazione regionale degli investimenti nel settore dei trasporti e della mobilità, è stato approvato con la delibera di Giunta Regionale n. 39 del 24 febbraio 2014, pubblicata sul BURC n. 17 del 10 Marzo 2014, che ha confermato la natura “dinamica” del Piano Direttore della Mobilità Regionale e ha individuato gli interventi realistici e maturi sulle diverse componenti del sistema intermodale dei trasporti e della mobilità regionale (sistema ferroviario e metropolitano/TPL regionale; sistema della viabilità; sistema della logistica e intermodalità).

In coerenza con il quadro definito dalla programmazione europea delle reti TEN-T e dei nuovi indirizzi programmatici nazionali, così come stabilito da atto giuntale n. 544 del 10/11/2015, per consentire l’aggiornamento dell’analisi di contesto, necessaria a delineare gli scenari infrastrutturali in Campania con orizzonte 2023, è stato redatto il presente documento ACAM.

Entrando nel merito degli argomenti trattati, si è partiti dall’aggiornamento, in scala aggregata (cfr. Capitolo 1), dell’analisi del contesto territoriale e sociale. Questa visione di insieme della regione Campania, attraverso l’elaborazione dei dati ISTAT [censimento 2011], con la scelta della più significative dinamiche demografiche e sociali, è stata funzionale alla necessaria verifica di coerenza delle azioni e degli interventi previsti rispetto alle dinamiche del territorio all’interno del quale si intendono produrre effetti.

Nel Capitolo 2 si è fornito un quadro complessivo della domanda di mobilità di livello regionale [dati ISTAT 2011] ed in particolare si sono evidenziate le variazioni, rispetto ai 2001, dei livelli complessivi di

emissione e della struttura spaziale, confrontato il trend con quelli delle altre regioni. Inoltre è stata indicata la struttura spaziale interna a scala ridotta (province e “STS”) evidenziando anche alcune valutazioni sulla ripartizione modale.

Nel Capitolo 3 si è fornita una descrizione della consistenza delle diverse reti infrastrutturali regionali. In particolare si è partiti dalla rete ferroviaria gestita dalla società RFI, passando a quella di proprietà regionale, gestita dall’Ente Autonomo Volturno, e concludendo con la metropolitana di Napoli, la rete filoviaria, la rete tranviaria, le funicolari e le funivie dislocate sul territorio regionale.

Si sono evidenziati, in particolare, i valori assoluti ed i tassi, per territorio ed abitanti, relativi all’estensione della rete: tali valori sono stati confrontati con gli analoghi indicatori delle altre regioni.

Inoltre vi è una disamina della rete stradale, suddivisa per funzione, con l’indicazione della estesa chilometrica per singola strada fino al livello locale. Anche in questo caso gli indicatori sono stati confrontati con gli analoghi calcolati per le altre Regioni.

La descrizione delle infrastrutture di trasporto è stata completata illustrando il sistema portuale, il sistema interportuale e il sistema degli aeroporti campani.

Nel Capitolo 4 è stata rappresentata l’attuale offerta di servizi di TPL erogati in Regione Campania.

Si è partiti (par. 4.1) da una descrizione sommaria dell’attuale configurazione dell’offerta di servizi ferroviari eserciti dalla società Trenitalia, dalla società regionale EAV e dalla società del comune di Napoli ANM (ex Metronapoli). Per i servizi su gomma l’analisi è stata condotta a partire dai contratti di servizio con le Aziende evidenziando la produzione complessiva rispetto agli Enti (Regione, Province, Comuni) che gestiscono i singoli contratti. Il capitolo si completa con una sintesi dei servizi erogati con altre modalità di trasporto (funicolari e funivie).

Nel par. 4.2 è stata illustrata la dotazione di mezzi per tutte le modalità di trasporto (ferroviario, su gomma, via mare) mentre nel par. 4.3 sono stati indicati i dati di frequentazione relativi all’anno 2015, su scala regionale, aggregati per modalità e per azienda.

Nel Capitolo 5 si è illustrato il programma di applicazione di tecnologie di tipo ITS al settore del TPL. Tale programma consentirà di ottimizzare, presiedere e gestire i trasporti a livello regionale al fine di offrire un migliore servizio ai cittadini, di conseguire economie di scala, ed infine di monitorare e controllare in modo efficace i servizi eserciti.

Al tema delle politiche per la mobilità sostenibile è stato dedicato il Capitolo 6 nel quale, in particolare, sono state richiamate le linee di azione specifiche dei Piani di rigenerazione urbana e sono state ribadite, al fine di derivarne applicazioni regionali, le indicazioni del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica

dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNIRE).

Nel Capitolo 7 è stata illustrata la Pianificazione regionale nel settore dei trasporti, con un excursus sugli atti di programmazione, a partire dal Piano Direttore e dai connessi Piani di Settore Modali del 2002 fino ai successivi Piani Attuativi.

Sono poi stati tracciati gli obiettivi e le strategie per ciascuno dei settori modali ed è stato riportato, in maniera aggregata, un quadro delle intese, degli accordi e delle fonti di finanziamento che sostengono gli interventi sulla rete nazionale e regionali. Il dettaglio degli interventi è esplicitato nelle tabelle dedicate a ciascuna modalità (par. 7.4).

Infine, nei par. 7.5, 7.6 e 7.7, distinti per area di intervento, sono descritti i principali progetti ed interventi in corso e da avviare.

1 ANALISI TERRITORIALI E SOCIOECONOMICHE

Nessun atto di programmazione, per quanto settoriale, può prescindere dall'analisi del contesto territoriale e socioeconomico nel quale intende produrre effetti. Questo documento offre, in apertura, una visione di insieme della Regione Campania, attraverso l'elaborazione dei dati più indicativi delle dinamiche demografiche e sociali [fonte ISTAT, censimento 2011].

La Campania si estende su di una superficie di 13.670,95 kmq in cui risiedono 5.861.529 abitanti (cfr. Tabella 1.1), per una densità di popolazione pari a 428 abitanti/kmq, più che doppia rispetto alla media nazionale (184 ab/kmq).

Tabella 1.1: Indicatori territoriali in Campania (ISTAT 2015)

PRINCIPALI INFORMAZIONI	
Superficie (kmq)	13.670,95
di cui:	
Pianura (%)	15
Collina (%)	51
Montagna (%)	34
Province	5
Popolazione residente	5.861.529
Comuni	550
Densità (abitanti/kmq)	428
RISORSE NATURALI	
Aree protette	30
Siti Unesco	6

Questo valore di densità, oltre che il maggiore tra le regioni italiane (cfr. Figura 1.1, Fonte "Territori post-metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", www.postmetropoli.it), risulta altresì sbilanciato tra le aree interne e la 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 2.645 abitanti/kmq.

La Popolazione residente, e di conseguenza la densità abitativa, nelle 5 province campane, nel quinquennio 2011/2015 risulta stabile (cfr. Tabella 1.2), con piccole variazioni nelle aree territoriali di Napoli, Salerno e Caserta.

Tabella 1.2: Confronto Popolazione e densità 2011/2015

Aree Territoriali	Popolazione Residente 2011 - Provincia	Densità 2011 - Provincia (abitanti/km ²)	Popolazione Residente 2015 - Provincia	Densità Provincia 2015 (abitanti/km ²)
Avellino	429.157	153	427.936	153
Benevento	284.900	137	282.321	136
Caserta	904.921	341	924.614	349
Città metropolitana di Napoli ¹	3.054.956	2.591	3.118.149	2.645
Salerno	1.092.876	221	1.108.509	224

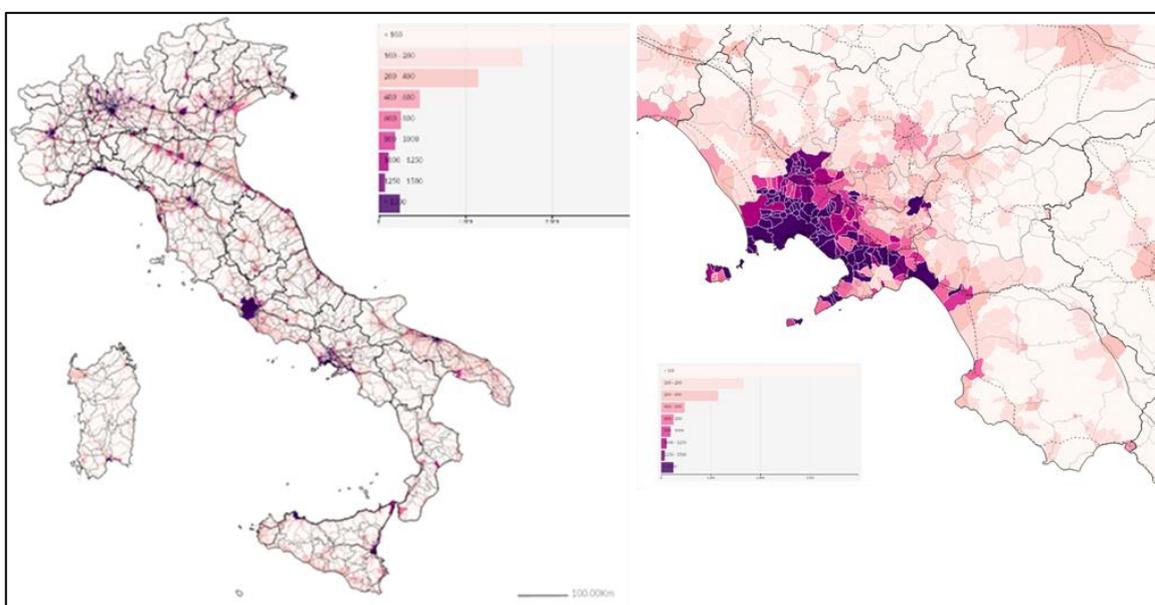


Figura 1.1: Densità abitativa Italia e Campania (ISTAT 2011)

I dati relativi alla dimensione demografica campana, suddivisa nelle sue 5 province con i singoli capoluoghi, sono illustrati in dettaglio nella Tabella 1.3.

Tabella 1.3: Dimensione demografica Campania (Fonte Istat 2011)

Aree Territoriali	n° Comuni	Superficie Provincia (km ²)	Superficie - Comune Capoluogo (km ²)	Popolazione Residente Provincia	Popolazione Residente Comune Capoluogo	Densità - Comune Capoluogo (abitanti/km ²)	Densità - Provincia (abitanti/km ²)
Avellino	118	2.806,07	30,55	429.157	54.366	1.780	153
Benevento	78	2.080,44	130,84	284.900	61.954	474	137
Caserta	104	2.651,35	54,07	904.921	76.819	1.421	341
Città metropolitana Di Napoli	92	1.178,93	119,02	3.054.956	985.450	8.280	2.591
Salerno	158	4.954,16	59,85	1.092.876	133.811	2.236	221

¹ Città metropolitana di Napoli è l'ente territoriale di area vasta istituito dalla legge n. 56 del 2014 che a partire dal primo gennaio del 2015 ha sostituito la provincia di Napoli.

1.1 La composizione della popolazione

Al primo gennaio 2011 sono residenti in Campania 3.004.894 femmine e 2.829.162 maschi, corrispondenti rispettivamente al 51,51% ed al 48,49% della popolazione totale.

L'età media della popolazione campana è minore di quella italiana, pari a circa 43 anni, ma presenta notevoli differenze da provincia a provincia ed all'interno di ciascuna di esse tra maschi e femmine (cfr. Grafico 1.1): Benevento presenta l'età media più alta con 43 anni e 5 mesi (44 e 9 mesi per le femmine, e 41 anni e 11 mesi per i maschi), mentre è Napoli la provincia con età media minore con 39 anni e 3 mesi (40 anni e 6 mesi per le femmine, e 37 anni e 11 mesi per i maschi).

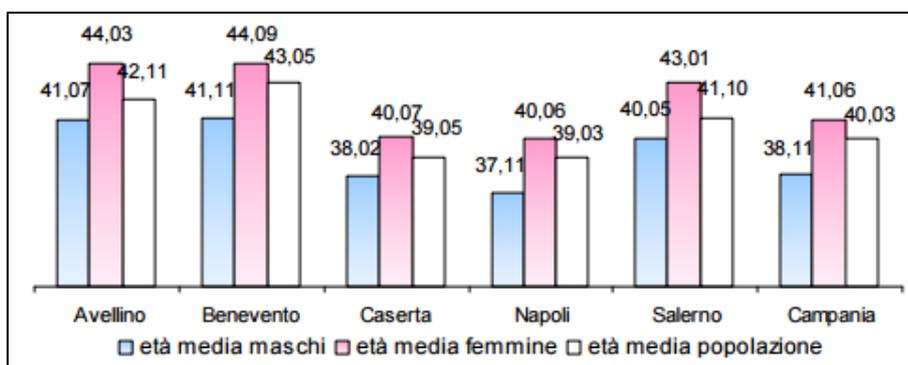


Grafico 1.1 - Età media della popolazione campana (elaborazione su dati Istat)

Significative differenze territoriali si registrano per l'indice di vecchiaia che stima il grado di invecchiamento di una popolazione, in quanto rapporto tra popolazione anziana (65 anni e oltre) e popolazione più giovane (0-14 anni). Se la Campania nel complesso presenta un indice notevolmente inferiore a quello dell'Italia (pari a circa 145), molto superiore è quello della provincia di Avellino e Benevento dove gli anziani sono molto di più dei giovanissimi (cfr.

Grafico 1.2).

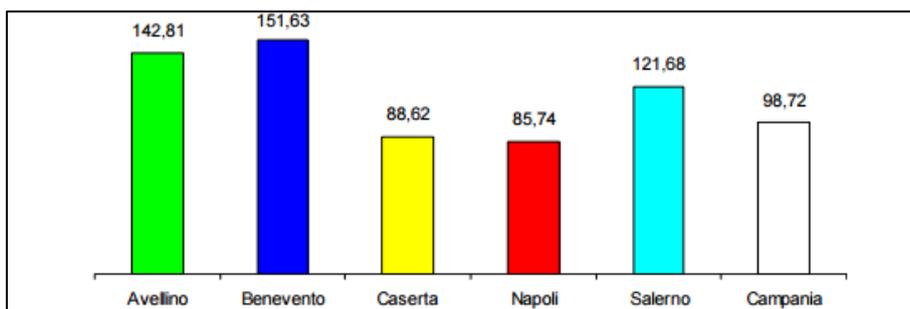


Grafico 1.2 - Indice di vecchiaia della popolazione campana (elaborazione su dati Istat)

In Tabella 1.4 sono indicati i valori della popolazione residente per classi di età per provincia mentre in Figura 1.2 è illustrato un tematismo che evidenzia le differenze dell'indice di vecchiaia quando è valutato su scala comunale.

Tabella 1.4: Popolazione residente nei capoluoghi di provincia e nella Regione Campania per classi di età (ISTAT 2011)

Popolazione residente TOTALE	Avellino	Benevento	Caserta	Napoli	Salerno	Campania
0-14	7.035	8.065	10.531	150.942	16.222	932.495
15-24	5.970	7.311	8.985	118.705	14.556	734.257
25 e oltre	41.217	46.113	56.124	692.356	101.830	4.100.058
POP TOT	54.222	61.489	75.640	962.003	132.608	5.766.810
di cui: 14 e oltre	47.187	53.424	65.109	811.061	116.386	4.834.315

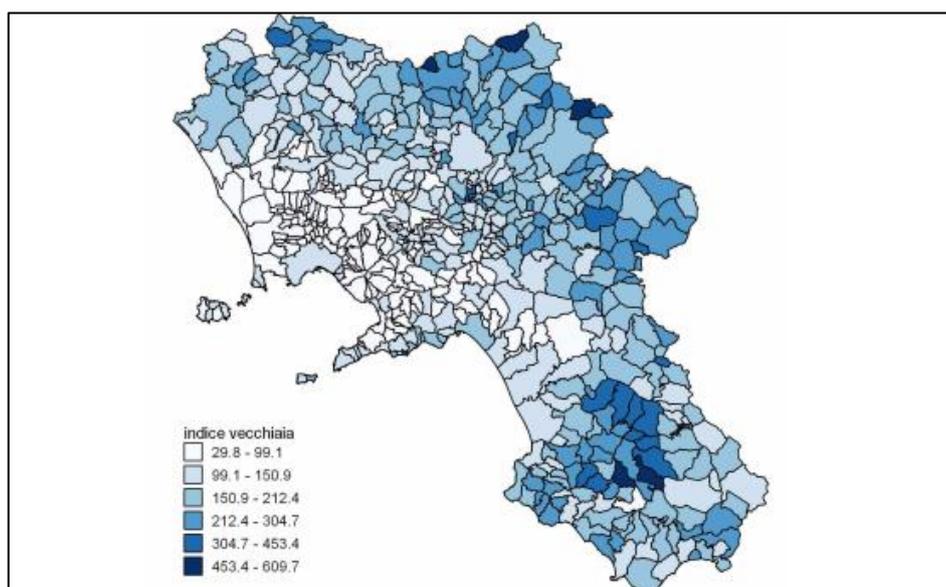


Figura 1.2: Indice di vecchiaia della popolazione campana (elaborazione su dati Istat)

1.2 La struttura occupazionale²

Complessivamente risultano occupati³ nella Regione Campania circa 1,5 MI abitanti (1.056.861 maschi e 510.377 femmine) ossia circa il 39,4% della popolazione residente. Tale dato a livello provinciale assume

² I dati sul mercato del lavoro presentati sono prodotti dall'ISTAT attraverso la Rilevazione Continua delle Forze di Lavoro (RCFL), realizzata dal gennaio 2004 conformemente al Regolamento n. 577/98 del Consiglio dell'Unione Europea.

³ La RCFL dell'ISTAT classifica come occupate le persone di quindici anni e più che nella settimana di riferimento dell'intervista hanno svolto almeno un'ora di lavoro in una qualsiasi attività con corrispettivo monetario o in natura, oppure hanno svolto almeno un'ora di lavoro non retribuito nell'azienda di un familiare con cui abitualmente cooperano, oppure sono assenti dal lavoro da non più di tre mesi, oppure sono assenti dal lavoro ma continuano a percepire almeno il 50% della retribuzione.

valori variabili compresi tra il 36,3% della Città metropolitana e il 45,6% della provincia di Salerno. La densità occupazionale assume valori massimi nella Città metropolitana di Napoli e minimi in provincia di Benevento.

Tabella 1.5: La struttura occupazionale della Campania divisa in province – (fonte ISTAT, anno 2011)

Province	Occupati (*)	Tasso di Occupazione	Densità Occupazionale [occ./kmq]
Avellino	134	45,4%	4,78%
Benevento	85	44,8%	4,09%
Caserta	237	37,8%	8,94%
Città Metropolitana di NAPOLI	767	36,3%	65,06%
Salerno	345	45,6%	6,96%
Campania	1.568	39,4%	11,47%

Fonte : elaborazioni Acam su "Banca dati indicatori territoriali per le politiche di sviluppo"
(*)Persone occupate in età 15-64 anni sulla popolazione nella corrispondente classe di età (percentuale)

1.3 La struttura produttiva

Complessivamente nella Regione vi sono 939.776 addetti in circa 34.000 imprese attive concentrati in gran parte nelle province di Napoli e Salerno (cfr. Tabella 1.6). In provincia di Napoli vi è anche la più elevata densità produttiva (pari a circa 6 volte il valore medio regionale). Il numero medio di addetti per impresa attiva (regione) è pari a 2,7: a livello provinciale il valore è variabili tra il 2,60 in provincia di Caserta e circa 3 nella Città metropolitana di Napoli.

Tabella 1.6: La struttura produttiva della Campania divisa in province – anno 2011

Province	Imprese attive	Addetti Imprese attive	N.ro Medio Addetti per Imprese attive	Densità Produttiva [Add/kmq]
Avellino	26.873	73.796	2,75	26,43
Benevento	17.934	44.256	2,47	21,37
Caserta	47.941	124.784	2,60	47,28
Città Metropolitana di NAPOLI	172.213	513.066	2,98	438,09
Salerno	72.814	183.874	2,53	37,39
Campania	33.7775	939.776	2,7	69,15

Fonte: elaborazioni Acam su dati Istat- Censimento industria e servizi

È da notare che i tipi insediativi sviluppatasi negli anni per far fronte alle necessità lavorative 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 popolate del paese. Anche gli addetti si concentrano lungo la fascia costiera, determinando una pressione elevata in una porzione relativamente contenuta del territorio regionale (cfr. Figura 1.3): questa concentrazione incide notevolmente anche sulla generale qualità ambientale.

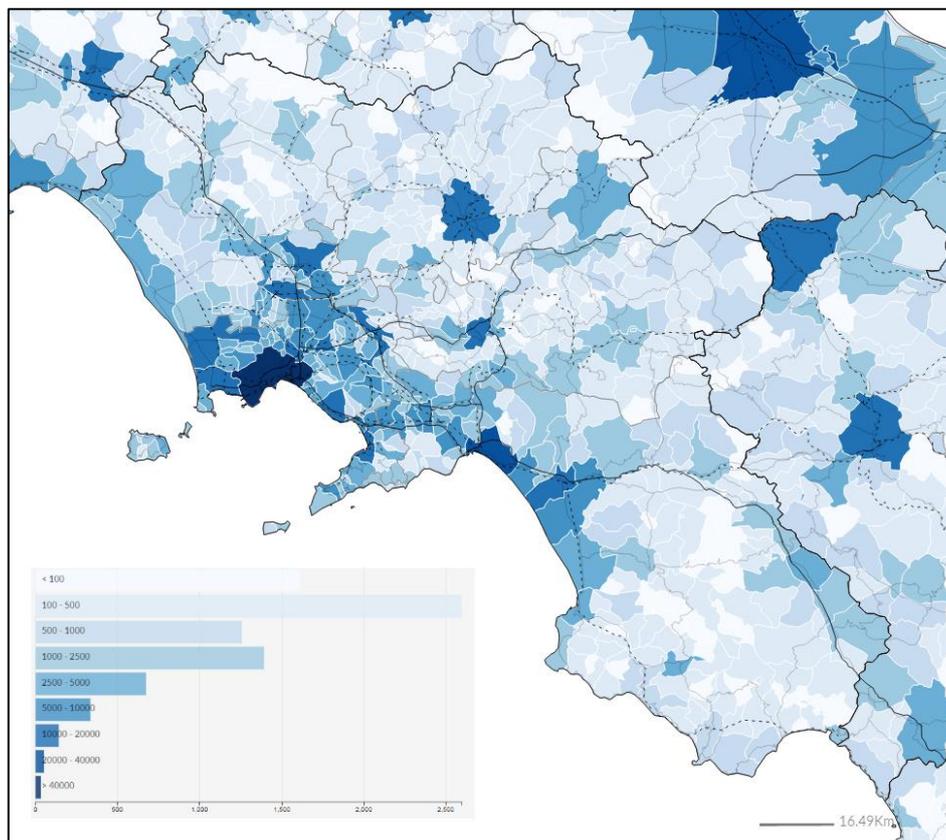


Figura 1.3: Totale degli addetti nel l'industria e nei servizi – 2011

1.4 Le strutture scolastiche

In Campania sono addetti nel settore dell'istruzione circa 11.000 persone in 2288 unità locali circa (cfr. Tabella 1.7). La maggioranza degli addetti (circa 1261) è situata in provincia di Napoli con oltre il 60% rispetto al dato regionale.

Tabella 1.7: Le strutture scolastiche della Campania divisa in province – anno 2011

Province	Unità Locali Istruzione	Addetti all'Istruzione
Avellino	122	421
Benevento	95	232
Caserta	394	1.748
Città Metropolitana di NAPOL	1.261	6.344
Salerno	416	1.804
Campania	2.288	10.549

Di seguito, in Tabella 1.8, è indicato il dettaglio, per provincia, della dotazione di infrastrutture scolastiche.

Tabella 1.8: Scuole per Provincia (Istat 2014)

Provincia	Infanzia	Primaria	Secondaria 1° grado	Secondaria 2° grado	Totale
Caserta	525	319	136	128	1.108
Benevento	162	114	71	62	409
Napoli	1.262	840	314	454	2.870
Avellino	230	175	112	77	594
Salerno	597	423	164	202	1.386
Campania	2.776	1.871	797	923	6.367

2 LA DOMANDA DI MOBILITA'

L'analisi della domanda di mobilità, illustrata nel presente capitolo, è stata sviluppata a partire dai dati delle indagini sul pendolarismo che l'ISTAT svolge sul territorio nazionale in occasione del censimento della popolazione e che mirano a ricostruire la struttura ed i volumi della domanda di mobilità.

L'analisi del pendolarismo svolta dall'ISTAT esamina i soli spostamenti sistematici di sola andata, ovvero quelli che si svolgono per motivo studio e per motivo lavoro. Non sono quindi indicati spostamenti generati per altri motivi. Gli spostamenti sistematici sono caratterizzati, successivamente, in ragione della fascia oraria in cui sono svolti, della modalità utilizzata per la loro effettuazione e della loro durata.

Dopo un'analisi di contesto che ha inquadrato il fenomeno della mobilità della Campania in rapporto con il resto delle regioni italiane, si prosegue con un approfondimento della stessa nel territorio campano. L'analisi complessiva è stata svolta anche comparando i dati delle indagini del 2001 e del 2011 per evidenziare gli aspetti evolutivi del quadro della mobilità regionale (pur tenendo in considerazione le differenti metodologie di rilevazione e stima adottate dall'ISTAT in occasione dei due censimenti).

2.1 La Campania nel contesto nazionale

Gli spostamenti totali stimati dall'ISTAT sull'intero territorio nazionale nell'anno 2011 sono pari a 28.690.455 (si veda la Tabella 2.1) superiori dell'16,4% rispetto al 2001.

Tabella 2.1: Spostamenti sistematici giornalieri totali di sola andata per Regione (ISTAT 2001 e 2011) – variazione % 2011 su 2001

Codice Regione	Regione	2001	% su totale Italia	2011	% su totale Italia	Variazione 2011/2001
01	Piemonte	2.003.666	8,1%	2.186.761	7,6%	9,1%
02	Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	55.963	0,2%	66.722	0,2%	19,2%
03	Lombardia	4.169.325	16,9%	5.214.142	18,2%	25,1%
04	Trentino-Alto Adige/Südtirol	437.129	1,8%	551.624	1,9%	26,2%
05	Veneto	2.246.308	9,1%	2.592.749	9,0%	15,4%
06	Friuli-Venezia Giulia	541.860	2,2%	611.727	2,1%	12,9%
07	Liguria	644.351	2,6%	735.303	2,6%	14,1%
08	Emilia-Romagna	1.916.406	7,8%	2.263.912	7,9%	18,1%
09	Toscana	1.585.321	6,4%	1.808.831	6,3%	14,1%
10	Umbria	374.908	1,5%	433.563	1,5%	15,6%
11	Marche	602.316	2,4%	758.632	2,6%	26,0%
12	Lazio	2.348.387	9,5%	2.725.806	9,5%	16,1%
13	Abruzzo	554.237	2,2%	601.565	2,1%	8,5%
14	Molise	131.844	0,5%	133.830	0,5%	1,5%
15	Campania	2.228.423	9,0%	2.432.953	8,5%	9,2%
16	Puglia	1.442.214	5,9%	1.735.704	6,0%	20,3%
17	Basilicata	242.403	1,0%	246.215	0,9%	1,6%
18	Calabria	749.651	3,0%	811.907	2,8%	8,3%
19	Sicilia	1.883.515	7,6%	2.066.605	7,2%	9,7%
20	Sardegna	491.374	2,0%	711.905	2,5%	44,9%
	TOTALE ITALIA	24.649.601		28.690.455		16,4%

La domanda di mobilità che si svolge nel territorio della Regione Campania è pari a 2.228.423 spostamenti nel 2001 e 2.432.953 nel 2011 (+9,2%) e corrisponde ad una quota nazionale pari al 9,0% nel 2001 e all'8,5% nel 2011. La riduzione è determinata dalla crescita più contenuta rispetto alla media nazionale ed in particolare delle regioni che già nel 2001 avevano una quota superiore (Lombardia, Lazio e Veneto, che sono cresciute in misura superiore al 15%), come rappresentato nella Figura 2.1.

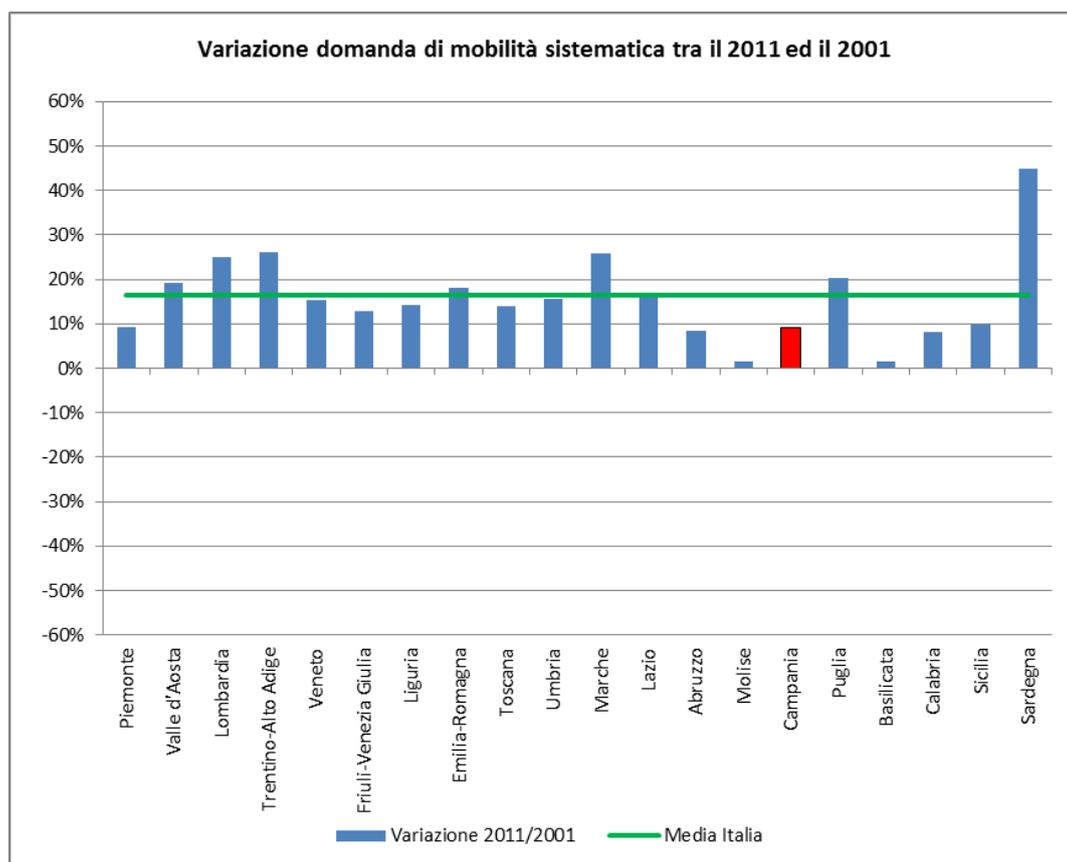


Figura 2.1: Variazione della domanda di mobilità sistemica totale tra il 2001 ed il 2011

Limitando l'osservazione agli spostamenti di scambio extracomunali si evince che la quota di questi ultimi è pari a 8.701.756 nel 2001 e 11.154.267 nel 2011 (si veda la Tabella 2.2). Nel decennio, pertanto, l'ISTAT ha stimato una crescita pari al 28,2% superiore alla crescita della domanda di mobilità attuale. Ne segue che si è incrementato il peso degli spostamenti di scambio sul totale, che cresce dal 35,3% del 2001 al 38,9% del 2011 a testimonianza di una maggiore dispersione sul territorio delle attività insediate e conseguentemente di un adeguamento della struttura spaziale della domanda di mobilità.

La domanda regionale di scambio della Campania, analogamente alla totale, ha avuto una crescita pari al 19,7% che è inferiore al dato medio nazionale del 28,2% (si veda la Figura 2.2). Anche in questo caso il peso della domanda campana sul totale nazionale si contrae dal 9,0% del 2001 all'8,4% del 2011.

Tabella 2.2: Spostamenti sistematici giornalieri di scambio totali di sola andata per Regione (ISTAT 2001 e 2011) – variazione % 2011 su 2001

Codice Regione	Regione	2001	% su totale Italia	2011	% su totale Italia	Variazione 2011/2001
01	Piemonte	874.421	10,0%	1.014.373	9,1%	16,0%
02	Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	25.957	0,3%	32.588	0,3%	25,5%
03	Lombardia	1.954.254	22,5%	2.747.162	24,6%	40,6%
04	Trentino-Alto Adige/Südtirol	146.922	1,7%	204.624	1,8%	39,3%
05	Veneto	1.017.116	11,7%	1.226.566	11,0%	20,6%
06	Friuli-Venezia Giulia	236.896	2,7%	286.004	2,6%	20,7%
07	Liguria	170.517	2,0%	210.919	1,9%	23,7%
08	Emilia-Romagna	659.616	7,6%	836.521	7,5%	26,8%
09	Toscana	562.634	6,5%	681.957	6,1%	21,2%
10	Umbria	103.234	1,2%	131.961	1,2%	27,8%
11	Marche	197.722	2,3%	288.682	2,6%	46,0%
12	Lazio	525.492	6,0%	704.212	6,3%	34,0%
13	Abruzzo	200.184	2,3%	240.812	2,2%	20,3%
14	Molise	41.382	0,5%	48.321	0,4%	16,8%
15	Campania	785.831	9,0%	941.017	8,4%	19,7%
16	Puglia	366.233	4,2%	478.451	4,3%	30,6%
17	Basilicata	61.126	0,7%	69.285	0,6%	13,3%
18	Calabria	204.055	2,3%	244.569	2,2%	19,9%
19	Sicilia	411.511	4,7%	518.340	4,6%	26,0%
20	Sardegna	156.653	1,8%	247.904	2,2%	58,3%
	TOTALE ITALIA	8.701.756		11.154.267		28,2%

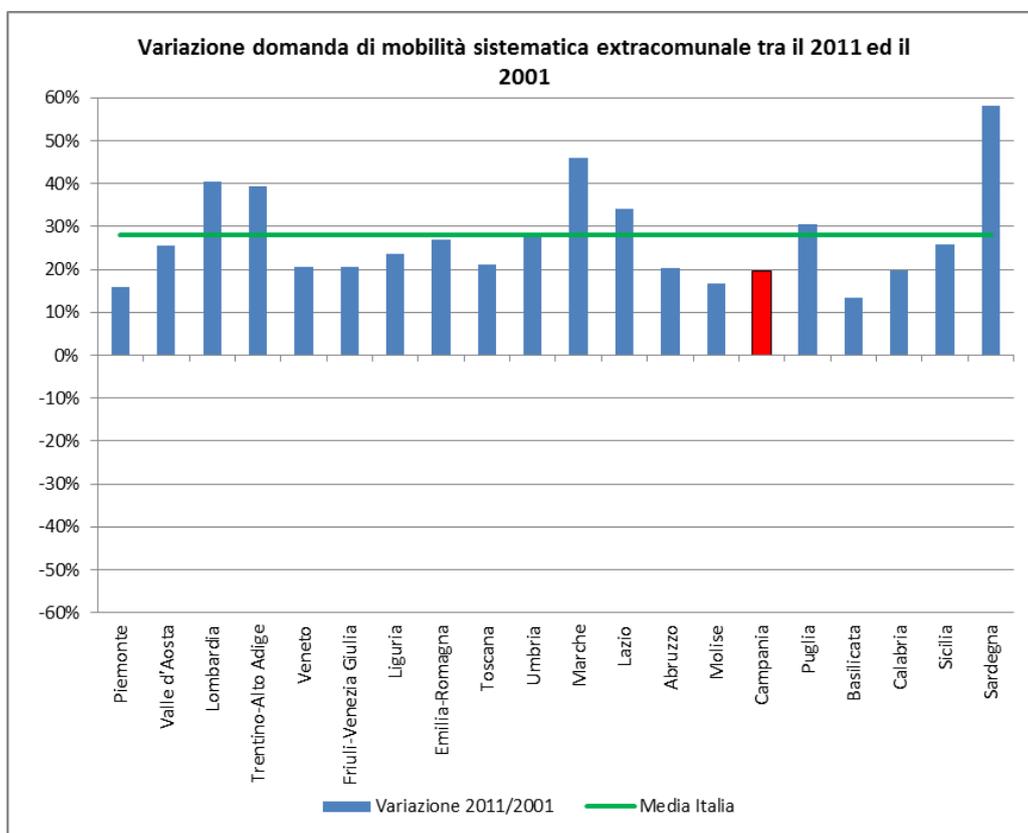


Figura 2.2: Variazione della domanda di mobilità sistematica di scambio totale tra il 2001 ed il 2011

I tassi di mobilità nazionali (si vedano la Figura 2.3 e la Figura 2.4), coerentemente con l'incremento della domanda di mobilità, sono in crescita. Nel 2001, il tasso di mobilità totale medio nazionale è pari al 43,2%: osservando i dati per regione emerge un andamento mediamente decrescente man mano che ci si sposta dalle regioni del nord verso il Sud. Al di sopra del Lazio i tassi sono sempre superiori al 40% mentre nelle regioni del Meridione i valori sono nella quasi totalità dei casi inferiori a questa soglia. In Campania il tasso di mobilità è pari al 39,1%. Nel 2011 il dato medio nazionale è pari al 48,3%, in Campania il tasso è ancora inferiore al valore medio nazionale ed è pari al 42,2% in crescita rispetto all'omologo del 2001. Il tasso di mobilità di scambio al 2001 presenta invece un andamento meno uniforme sul territorio nazionale. Infatti, anche nelle regioni del Nord e del Centro Italia si possono osservare valori dei tassi inferiori al valore medio nazionale, che è pari al 15,3%: ad esempio in Liguria, Umbria e Marche il tasso di mobilità di scambio al 2001 è pari rispettivamente al 10,8%, 12,% e 13,4%. In Campania il valore di questo tasso è pari al 13,4% che è più vicino alla media nazionale rispetto a quanto emerso per la mobilità totale. All'anno 2011 la distribuzione sul territorio del tasso presenta la stessa disuniformità evidenziata per l'anno 2001. Anche la Toscana presenta un valore del tasso di mobilità di scambio inferiore alla media nazionale, che è pari al 18,8%. Il dato della Campania si discosta dal valore medio nazionale di 2,5 punti percentuale assestandosi al 16,3.

Per quanto concerne, invece, la domanda di scambio tra le varie regioni italiane (spostamenti sistematici extraregionali), sia nel 2001 che nel 2011, la quota per ciascuna regione è sempre inferiore al 5% tranne che per le regioni Liguria, Basilicata, Molise e Umbria dove la quota supera tale soglia (si vedano le matrici degli spostamenti extracomunali di scambio rappresentate in Tabella 2.4 e in Tabella 2.5). La quota degli spostamenti extraregione emessi dalla Campania è pari all'1,7% nel 2001 e al 2,4% nel 2011. Questa quota è quasi integralmente coperta dagli spostamenti verso il Lazio.

In generale, rispetto al contesto nazionale, emerge un quadro della mobilità campana che è sicuramente superiore per livelli complessivi alle altre regioni del meridione (confrontando i valori dei tassi di mobilità) ma che per crescita tra il 2001 ed il 2011 sia per valori assoluti dei tassi di emissione al 2001 ed al 2011 si pone al di sotto dei valori medi nazionali.

Tabella 2.3: Tassi di mobilità totali e di scambio relativi alle indagini sul pendolarismo ISTAT 2001 e 2011

Codice Regione	Regione	2001		2011	
		Tasso di mobilità totale	Tasso di mobilità di scambio	Tasso di mobilità totale	Tasso di mobilità di scambio
01	Piemonte	47,5%	20,7%	50,1%	23,2%
02	Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	46,8%	21,7%	52,6%	25,7%
03	Lombardia	46,2%	21,6%	53,7%	28,3%
04	Trentino-Alto Adige/Südtirol	46,5%	15,6%	53,6%	19,9%
05	Veneto	49,6%	22,5%	53,4%	25,3%
06	Friuli-Venezia Giulia	45,8%	20,0%	50,2%	23,5%
07	Liguria	41,0%	10,8%	46,8%	13,4%
08	Emilia-Romagna	48,1%	16,6%	52,1%	19,3%
09	Toscana	45,3%	16,1%	49,3%	18,6%
10	Umbria	45,4%	12,5%	49,0%	14,9%
11	Marche	41,0%	13,4%	49,2%	18,7%
12	Lazio	45,9%	10,3%	49,5%	12,8%
13	Abruzzo	43,9%	15,9%	46,0%	18,4%
14	Molise	41,1%	12,9%	42,7%	15,4%
15	Campania	39,1%	13,8%	42,2%	16,3%
16	Puglia	35,9%	9,1%	42,8%	11,8%
17	Basilicata	40,6%	10,2%	42,6%	12,0%
18	Calabria	37,3%	10,1%	41,4%	12,5%
19	Sicilia	37,9%	8,3%	41,3%	10,4%
20	Sardegna	30,1%	9,6%	43,4%	15,1%
	MEDIA ITALIA	43,2%	15,3%	48,3%	18,8%

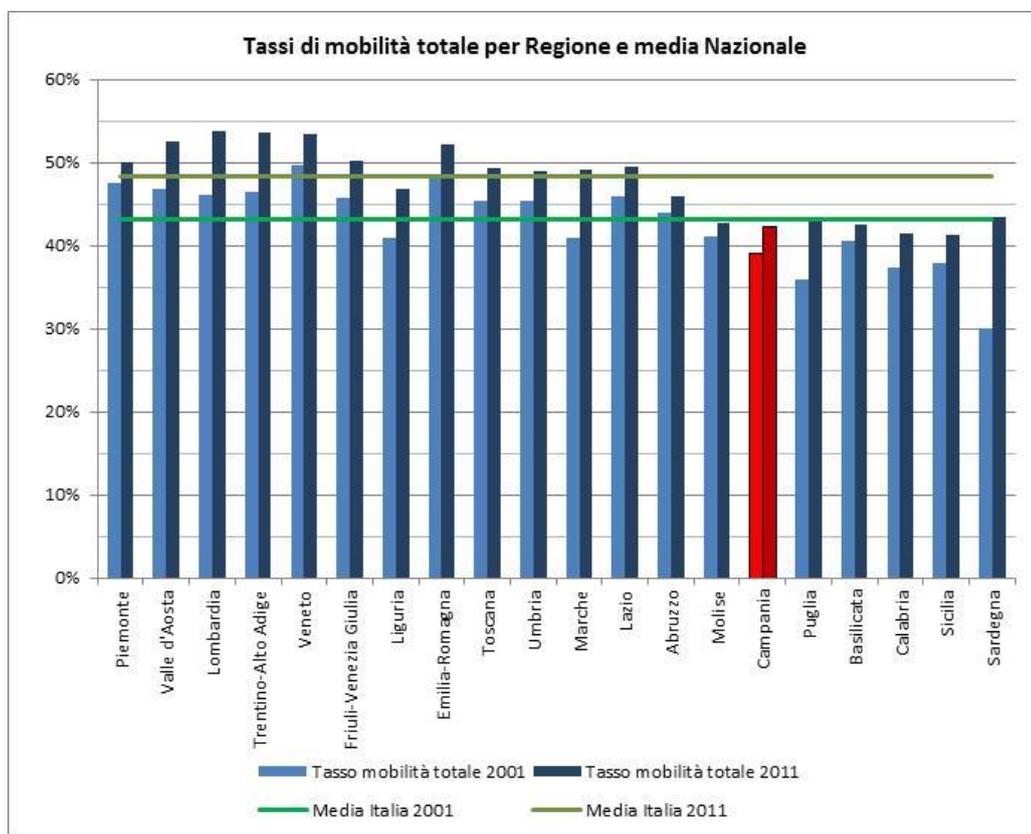


Figura 2.3: Tassi di mobilità totale per Regione

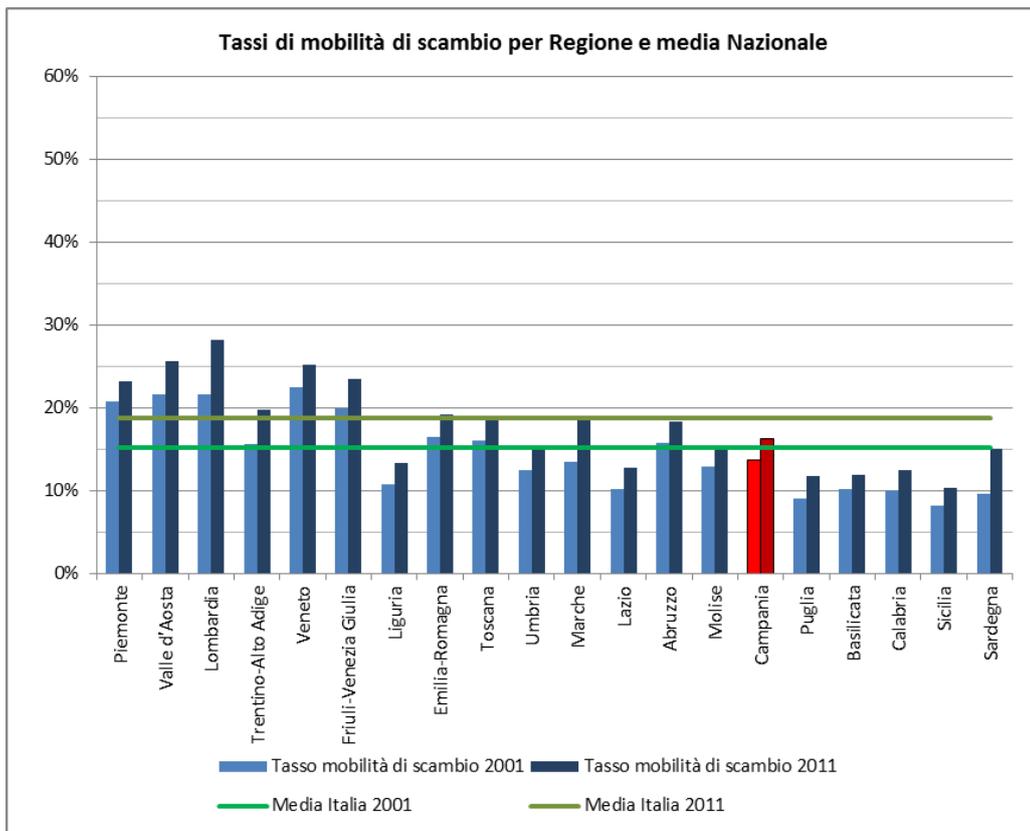


Figura 2.4: Tassi di mobilità di scambio per regione



Tabella 2.4: Matrice nazionale spostamenti sistematici giornalieri di scambio totali di sola andata ISTAT 2001

	Piemonte	Valle d'Aosta	Lombardia	Trentino-Alto Adige	Veneto	Friuli-Venezia Giulia	Liguria	Emilia-Romagna	Toscana	Umbria	Marche	Lazio	Abruzzo	Molise	Campania	Puglia	Basilicata	Calabria	Sicilia	Sardegna	TOTALE
Piemonte	840.179	1.685	26.840		2		5.477	234	3			1									874.421
Valle d'Aosta	1.003	24.900	54																		25.957
Lombardia	14.301	26	1.913.680	782	7.438	1	415	17.564	33			14									1.954.254
Trentino-Alto Adige			495	144.899	1.500	6		22													146.922
Veneto	2		6.383	2.399	985.962	11.229	3	11.107	21		3	7									1.017.116
Friuli-Venezia Giulia			3	45	9.292	227.538		17													236.896
Liguria	3.651		1.325		6		159.558	331	5.639			7									170.517
Emilia-Romagna	98		13.573	17	3.670	4	114	637.787	1.242	44	3.042	23	2								659.616
Toscana	6		149		25		6.453	2.553	549.359	3.073	131	883			2						562.634
Umbria			2					52	5.210	91.162	2.030	4.754	24								103.234
Marche					1			3.744	127	588	188.278	130	4.850	3		1					197.722
Lazio	1		18		2	1	2	22	1.068	3.179	166	514.568	3.101	300	3.050	6	1	5		2	525.492
Abruzzo								4		73	4.773	3.918	190.371	955	49	41					200.184
Molise											4	754	2.700	37.116	608	193	7				41.382
Campania								2	3			8.316	78	2.512	772.082	613	2.124	100	1		785.831
Puglia								3			2	18	242	1.319	549	356.521	7.533	46			366.233
Basilicata												3		4	1.421	2.505	56.633	560			61.126
Calabria												4			166	215	1.483	198.081	4.106		204.055
Sicilia												3			4			1.376	410.128		411.511
Sardegna																				156.653	156.653
TOTALE	859.241	26.611	1.962.522	148.142	1.007.898	238.779	172.022	673.442	562.705	98.119	198.429	533.404	201.368	42.209	777.931	360.095	67.781	200.168	414.235	156.655	8.701.756



Tabella 2.5: Matrice nazionale spostamenti sistematici giornalieri di scambio totali di sola andata ISTAT 2011

	Piemonte	Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	Lombardia	Trentino-Alto Adige/Südtirol	Veneto	Friuli-Venezia Giulia	Liguria	Emilia-Romagna	Toscana	Umbria	Marche	Lazio	Abruzzo	Molise	Campania	Puglia	Basilicata	Calabria	Sicilia	Sardegna	TOTALE	
Piemonte	967.810	2.155	36.105	67	470	1	7.101	543	93		1	27										1.014.373
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	1.162	31.346	64	2	2		4	6	2													32.588
Lombardia	20.242	47	2.684.796	1.252	14.614	124	1.153	23.622	1.006	10	227	49			3				17			2.747.162
Trentino-Alto Adige/Südtirol	90	2	885	201.317	2.132	34	6	130	25		3											204.624
Veneto	565	6	9.212	3.317	1.186.521	13.808	45	12.603	344	20	95	28	3									1.226.566
Friuli-Venezia Giulia	1		104	72	13.915	271.771		101	37		1	3										286.004
Liguria	4.808	5	1.600	16	92		196.768	372	7.198	4	16	40										210.919
Emilia-Romagna	1.035	32	19.119	301	6.098	234	285	802.677	1.854	192	4.378	238	74			3						836.521
Toscana	270	2	823	75	565	23	9.039	3.911	661.147	4.028	390	1.628	40		14					1		681.957
Umbria			4		15		4	187	6.490	116.834	1.850	6.478	79	5	16							131.961
Marche			352	5	117	3		6.556	491	929	274.165	291	5.700	5	55	14						288.682
Lazio	19		90		15	3	9	453	1.812	4.077	391	688.227	4.176	435	4.341	90	42	23	4	7		704.212
Abruzzo	1	1	6					115	243	136	7.295	5.264	226.085	1.309	225	120	9	1				240.812
Molise			1					2	5	9	30	962	3.868	42.146	929	353	7	9				48.321
Campania	8		32		1			14	52	152	98	14.297	400	3.467	918.563	1.017	2.543	372	1			941.017
Puglia			57					21		9	59	195	960	1.949	1.114	465.656	8.254	176				478.451
Basilicata											1	113	80	12	1.673	3.734	62.932	740	1			69.285
Calabria			18					11	8			157		3	340	269	1.752	237.860	4.151			244.569
Sicilia	8		94					22	18			125			9		8	1.858	516.198			518.340
Sardegna			26						9			59								247.810		247.904
TOTALE	996.019	33.596	2.753.387	206.423	1.224.557	286.001	214.415	851.346	680.833	126.400	288.999	718.180	241.465	49.330	927.282	471.257	75.547	241.040	520.372	247.818		11.154.267

2.2 La mobilità regionale

L'analisi della struttura della mobilità regionale è stata svolta con riferimento ai risultati dell'indagine sul pendolarismo del 2011.

Come già evidenziato nel paragrafo precedente la domanda sistematica complessiva emessa dai comuni della Campania all'anno 2011 è pari 2.432.953 spostamenti; quelli di scambio sono pari invece a 941.017 per una frazione pari al 38,7% del totale. Questo valore è sovrapponibile alla media nazionale che è pari al 38,9%. E' questo un primo indicatore che testimonia una dispersione della domanda sul territorio regionale che non è autocontenuta in ciascun comune.

Limitando l'osservazione alla sola quota di spostamenti che si svolgono esclusivamente nel territorio regionale (ovvero generati e destinati nei comuni della Campania) il totale degli stessi è pari 2.410.060.498. Con riferimento a tale insieme spaziale gli spostamenti di scambio extracomunali sono invece pari a 918.563. La ripartizione degli spostamenti per provincia, al netto degli spostamenti extraregionali, è riportata nella Tabella 2.6 e nella Tabella 2.7 che seguono.

Tabella 2.6: Spostamenti sistematici giornalieri totali di sola andata (ISTAT 2011) – dato per provincia

Provincia	Popolazione	Spostamenti totali	Spostamenti di scambio	Tasso di mobilità totale	Tasso di mobilità di scambio
Avellino	429.157	183.816	84.223	42,8%	19,6%
Benevento	284.900	117.622	44.159	41,3%	15,5%
Caserta	904.921	370.479	164.678	40,9%	18,2%
Napoli	3.054.956	1.268.514	449.820	41,5%	14,7%
Salerno	1.092.876	470.067	175.684	43,0%	16,1%
TOTALE	5.766.810	2.410.498	918.563	41,8%	15,9%

Tabella 2.7: Ripartizione degli spostamenti per provincia – quota percentuale

Provincia	Ripartizione % Spostamenti totali	Ripartizione % Spostamenti di scambio
Avellino	8,7%	10,7%
Benevento	5,6%	5,6%
Caserta	17,6%	20,8%
Napoli	60,1%	56,9%
Salerno	22,3%	22,2%
TOTALE	100,0%	100,0%

Oltre il 60% degli spostamenti totali sono emessi dai comuni della provincia di Napoli; la quota percentuale è appena inferiore per quelli di scambio emessi dalla medesima provincia (56,9%).

Viceversa la provincia di Benevento, stante la minore consistenza demografica (è l'ultima delle province Campane per popolazione) è quella caratterizzata dal minor numero di spostamenti emessi (5,6% del totale sia per quanto concerne gli spostamenti totali che quelli di scambio).

Tra le cinque province Salerno e Avellino hanno, rispettivamente, i più elevati valori del tasso di mobilità totale (43,0%) e del tasso di mobilità di scambio (19,6%). I valori medi regionali sono pari al 41,8% (tasso di mobilità totale) e 15,9% (tasso di mobilità di scambio).

2.2.1 Valutazioni sulla struttura spaziale

Le prime analisi sulla struttura spaziale relative ai soli spostamenti extracomunali evidenziano che essi si svolgono prevalentemente in ambito provinciale. Infatti, la somma degli spostamenti di scambio (extracomunali) in ciascuna delle cinque province è pari a 765.177 (83% del totale). In generale, tra i comuni della provincia di Napoli si svolge oltre il 43% degli spostamenti totali della regione (cfr. Tabella 2.8 e Tabella 2.9).

Tabella 2.8: Matrice degli spostamenti per provincia

PROVINCIA \ PROVINCIA	Avellino	Benevento	Caserta	Napoli	Salerno	TOTALE
Avellino	59.317	5.364	992	11.369	7.181	84.223
Benevento	2.306	34.453	3.131	3.827	441	44.159
Caserta	465	2.537	122.812	37.832	1.032	164.678
Napoli	3.232	1.099	29.965	398.681	16.843	449.820
Salerno	2.752	242	1.150	21.626	149.914	175.684
TOTALE	68.073	43.695	158.049	473.335	175.412	918.563

Tabella 2.9: Matrice degli spostamenti per provincia – quota percentuale

PROVINCIA \ PROVINCIA	Avellino	Benevento	Caserta	Napoli	Salerno	TOTALE
Avellino	6%	1%	0%	1%	1%	9%
Benevento	0%	4%	0%	0%	0%	5%
Caserta	0%	0%	13%	4%	0%	18%
Napoli	0%	0%	3%	43%	2%	49%
Salerno	0%	0%	0%	2%	16%	19%
TOTALE	7%	5%	17%	52%	19%	100%

Analizzando per singola provincia il rapporto tra gli spostamenti emessi all'interno di ciascuna di esse ed

il totale degli spostamenti emessi (si veda la Tabella 2.10) emerge che la provincia di Avellino è quella che emette il maggior numero di spostamenti verso le altre province (29,6% del totale). Viceversa Napoli è quella in cui la quota è la più bassa.

Tabella 2.10: Rapporto tra spostamenti totali emessi e spostamenti emessi al di fuori della provincia

PROVINCIA	Spostamenti emessi		Ripartizione percentuale	
	intraprovinciale	extraprovinciale	intraprovinciale	extraprovinciale
Avellino	59.317	24.906	70,4%	29,6%
Benevento	34.453	9.706	78,0%	22,0%
Caserta	122.812	41.866	74,6%	25,4%
Napoli	398.681	51.139	88,6%	11,4%
Salerno	149.914	25.770	85,3%	14,7%

Allo stesso modo, in destinazione, si osserva che la provincia che attrae il maggior numero di spostamenti extraprovinciali (si veda la Tabella 2.11) è Caserta (il 22,3% degli spostamenti attratti è generato dalle altre province campane) mentre quella di Avellino è quella maggiormente autocontenuta (il 12,9% degli spostamenti attratti è generato dalle altre province campane).

Tabella 2.11: Rapporto tra spostamenti totali attratti e spostamenti attratti al di fuori della provincia

PROVINCIA	Spostamenti attratti		Ripartizione percentuale	
	intraprovinciale	extraprovinciale	intraprovinciale	extraprovinciale
Avellino	59.317	8.756	87,1%	12,9%
Benevento	34.453	9.242	78,8%	21,2%
Caserta	122.812	35.237	77,7%	22,3%
Napoli	398.681	74.654	84,2%	15,8%
Salerno	149.914	25.498	85,5%	14,5%

La quota degli spostamenti che si svolge all'interno dei capoluoghi di provincia è complessivamente pari a 454.175 e corrisponde a circa il 19% della domanda complessivamente emessa in Regione (si veda la Tabella 2.12). Il peso maggiore è quello del capoluogo di Regione (27,0% del totale degli spostamenti emessi nella provincia di Napoli). La domanda interna al comune di Napoli d'altra parte copre da sola il 27% della domanda complessiva della regione Campania.

Tabella 2.12: Spostamenti nei capoluoghi di provincia – rapporto su totale spostamenti emessi nella provincia

	Totale spostamenti interni al capoluogo	Totale spostamenti emessi nella provincia	Quota percentuale spostamenti interni al capoluogo
Avellino	18.769	183.816	10,2%
Benevento	23.982	117.622	20,4%
Caserta	24.583	370.479	6,6%
Napoli	342.109	1.268.514	27,0%

Salerno	44.732	470.067	9,5%
Totale	454.175	2.410.498	18,8%

Un successivo livello di focalizzazione della domanda di mobilità è stato effettuato suddividendo il territorio regionale in 49 macrozone che coincidono con i Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS) locale individuate nell'ambito del Piano Territoriale Regionale adottato dalla Regione Campania con delibera n.1956 del 30/11/2006.

Queste macrozone consentono di definire al meglio i sistemi di gravitazione locale della domanda che si generano nell'ambito delle singole province e di individuare quali sono le aree di province adiacenti che generano le relazioni di domanda extraprovinciale.

La matrice Origine/Destinazione della domanda di mobilità sistematica è illustrata secondo la rappresentazione per STS nella successiva Tabella 2.13.

Nella Tabella 2.14 e nella Tabella 2.15 sono, invece, riportate rispettivamente la distribuzione percentuale degli spostamenti in emissione in destinazione da ciascun STS.

Nella provincia di Avellino quest'analisi consente di evidenziare una forte area di gravitazione intorno al Capoluogo di Provincia che comprende, oltre la conurbazione di Avellino, i comuni degli STS Partenio e conurbazione Solofrana. Un'area delocalizzata di domanda è invece costituita dagli STS dell'Alta Irpinia e della Valle dell'Ufita che costituiscono un territorio con relazioni significative verso l'adiacente provincia di Benevento (ed in particolare con la zona della Val Fortore e con il capoluogo) piuttosto che verso Avellino stessa. Significativa è anche la quota di spostamenti generata dai comuni della provincia di Avellino che ricadono nella Valle Caudina e nelle sue immediate adiacenze che sono diretti verso aree della provincia di Benevento (in particolare la parte di comuni beneventani che ricade nella Valle Caudina ed il capoluogo stesso con la sua conurbazione). Infine, è evidente una quota di domanda diretta verso la provincia di Salerno ed in particolare la zona del Campus Universitario di Fisciano.

Il territorio individuato dalla provincia di Benevento è quello che appare maggiormente autocontenuto. Si evidenziano, oltre gli scambi con la provincia di Avellino nella zona della Valle Caudina minime relazioni interprovinciali lungo la valle Telesina a cavallo tra le zone di Teleso (STS "Titerno") e l'area che gravita intorno a Piedimonte Matese nella provincia di Caserta (STS "Matese").

La domanda di mobilità riferita ai Sistemi Territoriali di Sviluppo è stata visualizzata mediante una rappresentazione su rete che permette di evidenziare le "linee di forza" della domanda, ovvero quelle direttrici che su una ipotetica rete pedonale isotachica della Regione lungo le quali la domanda di mobilità "chiede" infrastrutture e servizi. Questa rappresentazione è illustrata nella Figura 2.5 (linee di forza sul territorio regionale) e nella Figura 2.6 (dettaglio dell'area compresa tra i cinque capoluoghi di

provincia.

Appare evidente una “concentrazione” della domanda lungo le direttrici che collegano i 5 capoluoghi ed in particolare lungo le direttrici di connessione su Napoli. La diffusione dell’urbanizzazione e delle residenze nel territorio compreso tra Napoli e Caserta determina almeno 4 direttrici di connessione verso il capoluogo di Regione. Anche questa rappresentazione consente di evidenziare l’area di gravitazione della conurbazione aversana ed una direttrice di domanda relativamente elevata tra Salerno e Battipaglia.

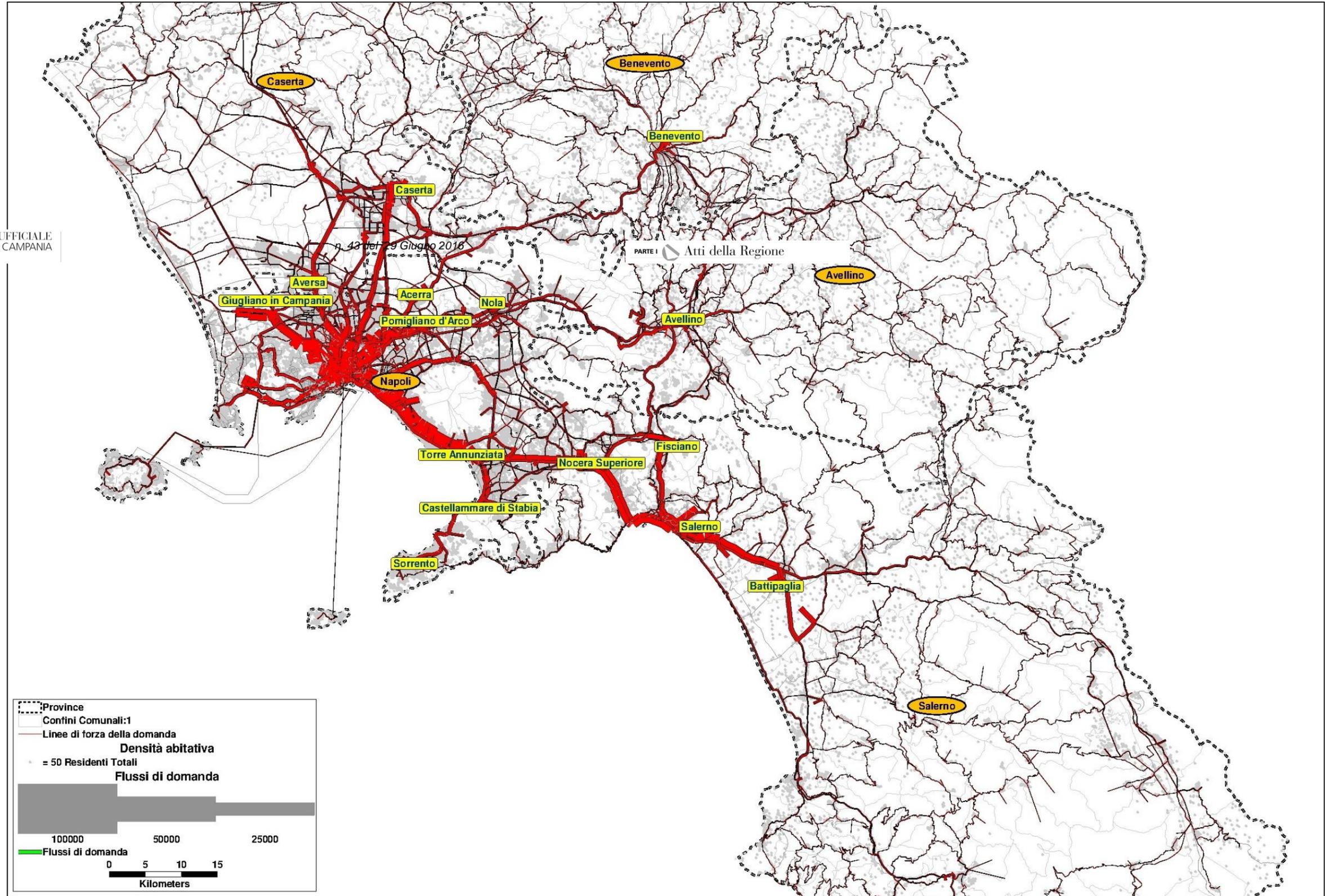


Figura 2.5: Linee di forza della domanda di mobilità (Spostamenti giornalieri sistematici TOTALI di sola andata – ISTAT 2011)

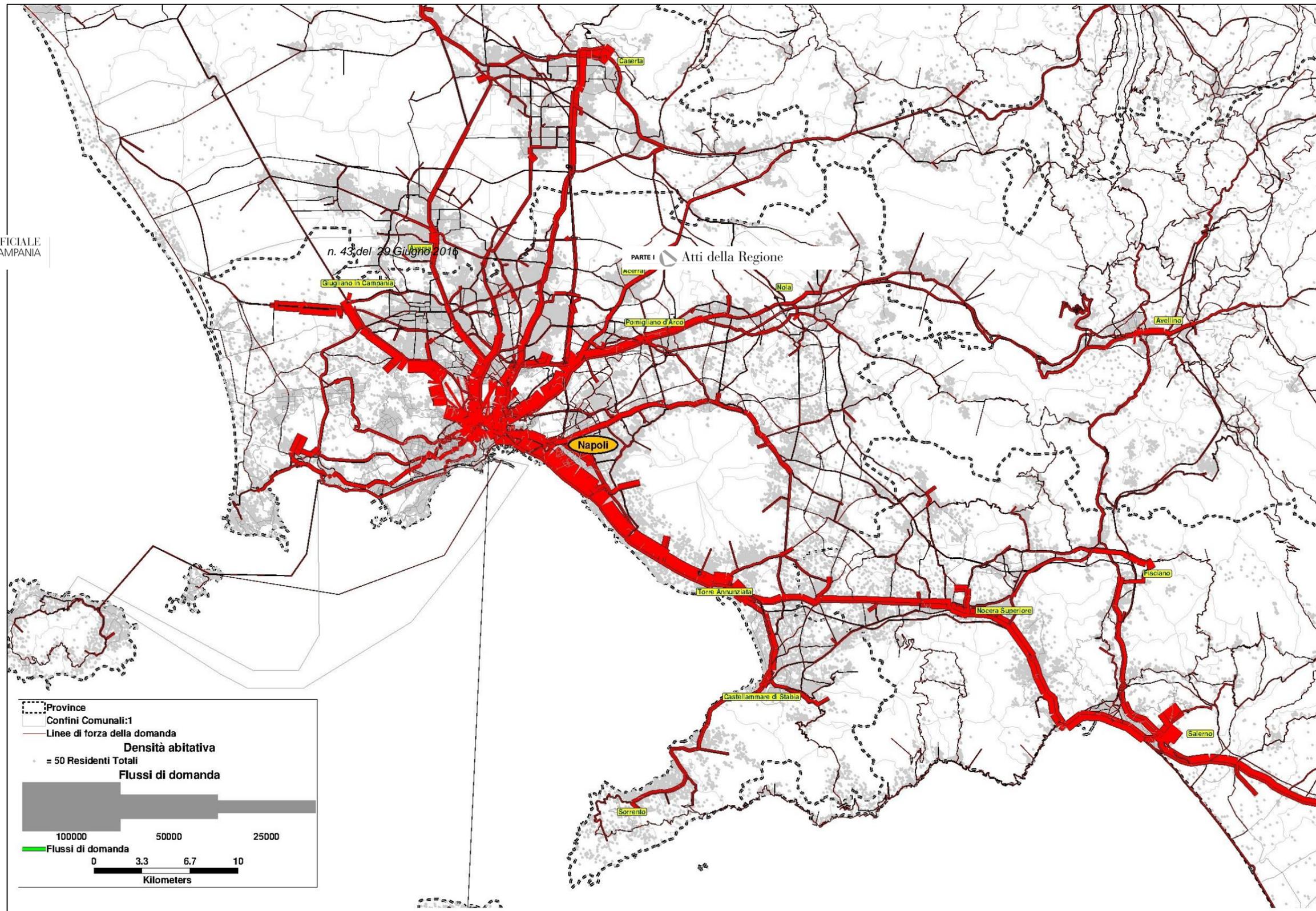


Figura 2.6: Linee di forza della domanda di mobilità – Dettaglio Area Napoletana (Spostamenti giornalieri sistematici TOTALI di sola andata – ISTAT 2011)

2.2.2 Valutazioni sulla ripartizione modale

In questo paragrafo sono illustrate le analisi sulla ripartizione modale degli spostamenti svolti nella Regione Campania così come desumibili dall'indagine sul Pendolarismo svolta dall'ISTAT.

La valutazione è stata fatta sulla base degli spostamenti di scambio extracomunale, ad eccezione dei capoluoghi di provincia dove l'analisi è stata focalizzata sugli spostamenti che si svolgono all'interno di ciascuno dei cinque comuni.

Con riferimento ai 918.563 spostamenti totali extracomunali che si svolgono sul territorio campano 643.093 avvengono su modi privati (auto privata, auto come passeggero, motocicletta, ciclomotore o scooter), 245.397 su modi collettivi (autobus urbano o extraurbano, tram, metropolitana, treno) e 30.074 con altre modalità (bicicletta, piedi o altro), come rappresentato nella Tabella 2.16 che segue

Tabella 2.16: Spostamenti extraurbani in emissione per provincia e per modalità di trasporto (ISTAT 2011)

PROVINCIA	TOTALI extracomunali	Modi privati	Modo collettivo	Altri modi
Avellino	84.223	60.421	23.055	747
Benevento	44.159	33.328	10.445	385
Caserta	164.678	125.715	33.653	5.309
Napoli	449.820	305.843	123.368	20.608
Salerno	175.684	117.785	54.875	3.024
TOTALE	918.563	643.093	245.397	30.074

Le quote modali corrispondenti sono riportate nella successiva Tabella 2.17. La quota del trasporto privato è pari al 70%, mentre la quota modale del trasporto collettivo si assesta al 27%. Agli spostamenti emessi dalla provincia di Caserta spetta il valore più elevato della quota modale privata (76%) e la quota modale del collettivo più bassa (20%) della Campania. La provincia di Salerno è quella che utilizza maggiormente i modi collettivi con una quota superiore al 30%.

Tabella 2.17: Quote modali degli spostamenti extraurbani in emissione per provincia e per modalità di trasporto (ISTAT 2011)

PROVINCIA	Modi privati	Modo collettivo	Altri modi
Avellino	72%	27%	1%
Benevento	75%	24%	1%
Caserta	76%	20%	3%
Napoli	68%	27%	5%
Salerno	67%	31%	2%
TOTALE	70%	27%	3%

Rispetto all'anno 2001 si osserva una diminuzione della quota modale del trasporto collettivo di 3 punti percentuali (era il 30% in occasione dell'indagine del 2001) come rappresentato in Tabella 2.18. La

diminuzione è uniforme in tutte le province con una punta di 7 punti percentuali persi nella provincia di Caserta (la quota modale del trasporto collettivo nel 2001 era del 27%). La contrazione minore è relativa alla provincia di Benevento dove la quota modale del trasporto collettivo si riduce dal 26% del 2001 al 24% del 2011.

Tabella 2.18: Quote modali degli spostamenti extraurbani in emissione per provincia e per modalità di trasporto (ISTAT 2001)

PROVINCIA	Modi privati	Modo collettivo	Altri modi
Avellino	69%	30%	1%
Benevento	72%	26%	2%
Caserta	72%	27%	1%
Napoli	66%	30%	4%
Salerno	64%	35%	1%
TOTALE	67%	30%	3%

Per quanto concerne i capoluoghi di provincia, la ripartizione degli spostamenti interni ad essi è riportata nella seguente Tabella 2.19. E' evidente in ciascun capoluogo il peso preponderante degli spostamenti su altre modalità diverse dai modi privati e dal collettivo (tipicamente spostamenti pedonali) che mediamente è pari al 37% con una punta del 39% a Salerno (Tabella 2.20). Nell'ambito del comune capoluogo Avellino e Caserta presentano quote modali del trasporto collettivo inferiori al 10%. A Napoli, invece, la quota modale del collettivo è pari al 29%. Il capoluogo di regione è quello caratterizzato anche dal minor grado di utilizzo del trasporto privato con una quota modale pari al 34%.

Tabella 2.19: Spostamenti interni ai capoluoghi di provincia per modalità di trasporto (ISTAT 2011)

Capoluogo	TOTALI extracomunali	Modi privati	Modo collettivo	Altri modi
Avellino	18.769	10.740	1.232	6.797
Benevento	23.982	16.593	2.444	4.945
Caserta	24.583	14.725	757	9.100
Napoli	342.109	115.081	98.154	128.874
Salerno	44.732	21.694	5.809	17.229
TOTALE	454.175	178.834	108.396	166.946

Tabella 2.20: Quote modali degli spostamenti interni ai capoluoghi di provincia per modalità di trasporto (ISTAT 2011)

Capoluogo	Modi privati	Modo collettivo	Altri modi
Avellino	57%	7%	36%
Benevento	69%	10%	21%
Caserta	60%	3%	37%
Napoli	34%	29%	38%
Salerno	48%	13%	39%
TOTALE	39%	24%	37%

Rispetto agli analoghi dati del 2001 (si veda la Tabella 2.21) si osserva una sostanziale stabilità dei dati medi: la quota modale del trasporto collettivo è cresciuta di un punto percentuale (dal 23% del 2001 al 24% del 2011) e vi è stata un'erosione di 2 punti percentuali della quota del trasporto privato. Anche analizzando i singoli capoluoghi si osserva una sostanziale stabilità dei dati con il solo comune di Napoli che ha visto crescere la quota modale del trasporto collettivo di quasi 2 punti percentuali (era il 27% nel 2001). Questa quota è quasi del tutto erosa a quella del trasporto privato che rispetto al 2001 è scesa dal 36% al 34%.

Tabella 2.21: Quote modali degli spostamenti interni ai capoluoghi di provincia per modalità di trasporto (ISTAT 2001)

Capoluogo	Modi privati	Modo collettivo	Altri modi
Avellino	57%	7%	36%
Benevento	67%	11%	22%
Caserta	61%	4%	35%
Napoli	36%	27%	37%
Salerno	49%	12%	39%
TOTALE	41%	23%	36%

3 LA RETE DELLE INFRASTRUTTURE

3.1 Rete ferroviaria

La Regione Campania, in termini di dotazione infrastrutturale, presenta un discreto apparato ferroviario. In particolare, la dotazione per un dato territorio si può calcolare attraverso due indicatori: il rapporto tra l'estensione della rete ferroviaria rispetto alla superficie territoriale o rispetto alla popolazione residente (popolazione potenzialmente servita).

Il primo indicatore calcola la densità della rete rispetto alla superficie territoriale e mostra la capillarità del servizio che raggiunge quote di densità particolarmente elevate in Puglia (32,23), Campania (25,41), Basilicata (18,31) e Lombardia (17,85) come illustrato in Tabella 3.1.

Il secondo indicatore ci mostra la disponibilità della infrastruttura ferroviaria, espressa in Km per milione di abitanti. Tale valore indica la potenziale capacità dell'infrastruttura ferroviaria di fornire servizi di trasporto per i locali bacini di popolazione (cfr. Tabella 3.1).

Tabella 3.1: Estensione della rete ferroviaria regionale km/ 1.000 kmq di superficie territoriale e per numero di abitanti

Regioni	Densità	Km rete per milioni abitanti
Piemonte	4,37	24,9
Valle d'Aosta	0	0
Liguria	4,61	15,46
Lombardia	17,85	40,94
Trentino-Alto Adige	4,79	62,67
Veneto	3,1	11,54
Friuli-Venezia Giulia	2,04	12,14
Emilia-Romagna	13,65	68,31
Toscana	3,64	22,4
Umbria	17,98	167,68
Marche	0	0
Lazio	8,08	24,26
Abruzzo	13,19	105,78
Molise	0	0
Campania	25,41	59,14
Puglia	32,23	172,48
Basilicata	18,31	172,48
Calabria	14,59	109,38
Sicilia	4,27	21,78
Sardegna	25,49	366,48

Fonte: Il Trasporto regionale in Italia- ASSTRA 2013

Il dettaglio dell'estensione territoriale complessiva della rete ferroviaria in Campania è rappresentato in Tabella 3.2.

Tabella 3.2: La rete nazionale e la rete regionale a confronto

Regioni	Estensione complessiva	Estensione della rete nazionale	Estensione della rete regionale	% rete regionale complessiva
Abruzzo	522	512	10	1,92
Calabria	1.071	851	220	20,54
Campania	1.466,16	1.108	358,16	24,43
Emilia-Romagna	1634	1.284	350	21,42
Lazio	1.363,03	1.250	113,03	8,16
Liguria	524,32	500	24,32	4,64
Lombardia	2.004,86	1.678	326,86	16,3
Marche	386	386		
Molise	270	270		
Piemonte	2.007	1.895	112	5,58
Puglia e Basilicata	1.641,88	822	819,88	49,94
Sardegna	1.036,6	429	607,6	58,61
Sicilia	1.493,6	1.378	115,6	7,74
Toscana	1.533,6	1.450	83,6	5,45
Trentino-Alto Adige	487	362	125	25,67
Umbria	521	368	153	29,37
Valle d'Aosta	81	81	0	
Veneto e Friuli-Venezia Giulia	1.264,02	1.192	72,02	5,7
TOTALE	19.307,07	15.816	3.491,07	18,07

Fonte: Il Trasporto regionale in Italia- ASSTRA 2013

C'è da segnalare che l'articolazione e l'estensione della rete ferroviaria regionale consente a gran parte della popolazione residente di gravitare sul sistema ferroviario. In particolar modo, l'intero impianto ferroviario regionale riesce a servire le principali zone popolate della regione, soprattutto lungo l'asse che va da Caserta a Napoli e Salerno, mentre l'avellinese ed il beneventano hanno linee di collegamento con Napoli esclusivamente in direzione Est.

La rete ferroviaria in Campania, complessivamente, raggiunge un'estensione di poco superiore ai 1.400 km ed è gestita dalle seguenti società (cfr. Figura 3.1):

- RFI spa (78,2% del totale);
- EAV srl (20,5% del totale);
- ANM spa (1,3% del totale).

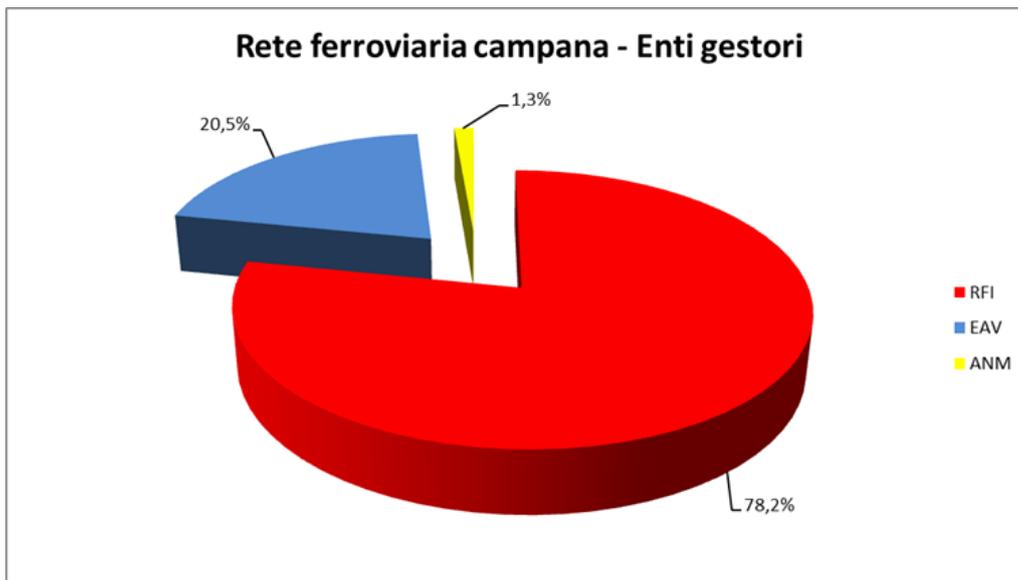


Figura 3.1: Ripartizione della rete ferroviaria in Campania per Ente Gestore

L'accesso ai servizi lungo la rete è garantito dalla presenza di 359 stazioni/fermate, delle quali 319 (88,9%) sono aperte all'esercizio:

- 145 lungo la rete RFI (45,5% del totale);
- 152 lungo la rete EAV (47,6% del totale);
- 22 lungo la rete ANM (6,9% del totale).

Nella Figura 3.2 è riportata la ripartizione delle stazioni aperte all'esercizio per ente gestore.

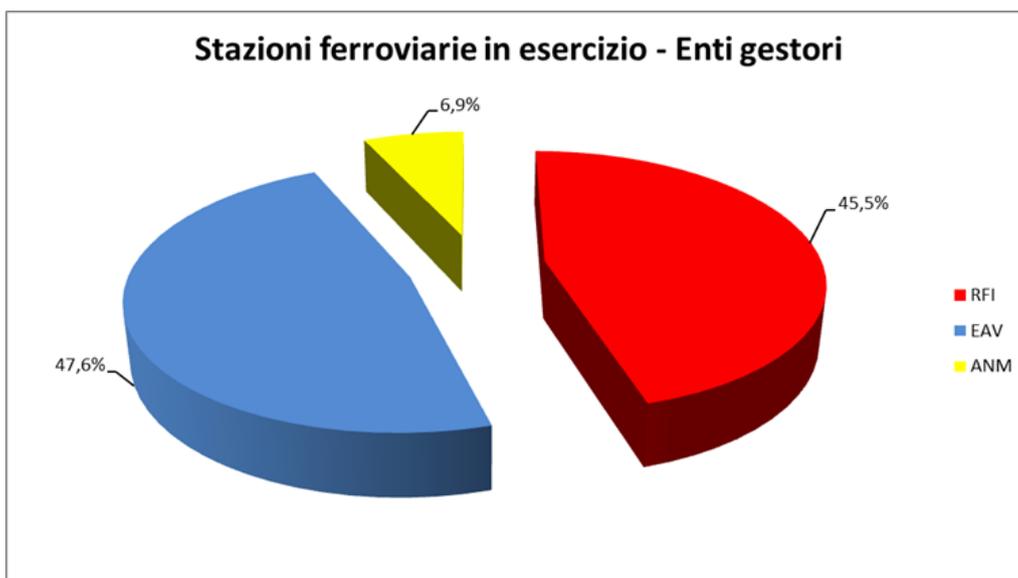


Figura 3.2: Ripartizione delle stazioni aperte all'esercizio in Campania per Ente Gestore

3.1.1 Rete RFI

La rete RFI si estende per oltre 1.000 km (comprensivi della tratta Campana della linea AV/AC): di questi, il 55% è a doppio binario ed il 77% è elettrificato. In base alle sue caratteristiche, tale rete può essere suddivisa in:

- rete fondamentale: caratterizzata da un'alta densità di traffico ed elevata qualità dell'infrastruttura (in ambito regionale/nazionale comprende gli assi di collegamento fra le principali città);
- rete complementare: caratterizzata da valori di densità di traffico minori rispetto a quella fondamentale, costituisce la maglia di collegamento tra le direttrici della rete fondamentale.

La rete fondamentale, in Campania, è costituita da:

- linea AV Roma-Napoli;
- linea Roma-Napoli via Formia/Villa Literno/Aversa;
- linea Roma-Napoli via Cassino/Caserta/Cancello;
- linea Napoli-Salerno-Battipaglia-Sapri-Paola/Cosenza/Reggio Calabria, (quadruplicata tra Napoli e Salerno con la nuova linea a Monte del Vesuvio) che costituisce la prosecuzione verso sud della linea AV Roma-Napoli e dell'esistente Roma-Napoli via Formia;
- linea Caserta-Benevento-Savignano Greci-Foggia, parte della linea trasversale transappenninica Caserta- Foggia.

La rete complementare è costituita da:

- "passante metropolitano" di Napoli;
- Metropolitana di Salerno, costituita dal terzo binario della linea Salerno – Battipaglia;
- linea Vairano Caianello-Venafro, tratta campana della linea per Isernia-Campobasso che, nella stazione di Vairano, si innesta sulla direttrice Cassino - Caserta – Napoli;
- linea Battipaglia-Sicignano degli Alburni, tratta campana della linea Battipaglia-Potenza;
- linea Salerno-Mercato S. Severino-Avellino-Benevento–Bosco Redole, tratta campana della linea Salerno-Campobasso.

Attualmente, la rete RFI conta anche tre linee sulle quali l'esercizio è sospeso:

- linea Sicignano–Lagonegro, che attraversa il Vallo di Diano nella provincia di Salerno per poi connettersi alla linea Battipaglia–Potenza;
- linea Avellino–Rocchetta Sant'Antonio (che attraversa il territorio dell'alta Irpinia sconfinando in Puglia e Basilicata);
- linea Torre Annunziata–Cancello.
- Linea Castellammare Stabia–Gragnano.

3.1.2 Rete EAV

La rete ferroviaria gestita dall'EAV si compone di tre infrastrutture tra loro non interoperabili e serventi ambiti territoriali differenti:

- ambito vesuviano: la rete ferroviaria afferente tale ambito ha una lunghezza complessiva di 142 km, distribuiti su sei linee che servono la parte sud-orientale dell'area metropolitana di Napoli, dal Nolano fino alla costiera sorrentina, comprendendo l'intera zona alle pendici del Vesuvio. Tale rete, che presenta una connotazione di tipo metropolitano a causa dell'elevata densità di stazioni (in media 1,5 stazioni/km), è a scartamento ridotto (950 mm), di conseguenza dal punto di vista infrastrutturale non è interoperabile con le altre reti ferroviarie;
- ambito flegreo: la rete ferroviaria afferente tale ambito ha una lunghezza complessiva di 47 km distribuiti su due linee (Cumana e Circumflegrea) che servono la parte occidentale dell'area metropolitana di Napoli (comuni flegrei), nonché il capoluogo stesso attraverso la penetrazione urbana fino alla stazione di Montesanto. Tale rete, che presenta una connotazione di tipo metropolitano a causa dell'elevata densità di stazioni (in media 1,34 stazioni/km), pur essendo a scartamento ordinario (1435 mm), non presenta, dal punto di vista infrastrutturale, punti di contatto con le altre reti ferroviarie;
- ambito metropolitano: l'infrastruttura ferroviaria afferente tale ambito ha una lunghezza di 10,2 km ed è costituita dalla linea metropolitana Aversa–Piscinola attraverso la quale i Comuni dell'area a Nord di Napoli sono collegati al capoluogo (in corrispondenza della stazione "Piscinola", terminale della Linea 1). Tale linea, di tipo metropolitano, attualmente non presenta, dal punto di vista infrastrutturale, caratteristiche di interoperabilità con altre reti ferroviarie, tuttavia sono in corso di esecuzione i lavori per consentire l'esercizio dei servizi a seguito del completamento dell'anello metropolitano della Linea 1;
- ambito suburbano: la rete ferroviaria afferente tale ambito ha una lunghezza complessiva di 88 km distribuiti su due linee (Benevento–Cancello e Piedimonte Matese–Santa Maria Capua Vetere) che consentono, rispettivamente, il collegamento della Valle Caudina e dell'alto casertano con la rete RFI. Tale rete, a scartamento ordinario, è completamente interoperabile con quella RFI.

3.1.3 Rete ANM

La rete ferroviaria gestita dall'ANM si compone di due infrastrutture tra loro non interoperabili serventi altrettanti ambiti territoriali del capoluogo:

- la linea 1 della metropolitana di Napoli ha una lunghezza di 16,4 km e consente il collegamento della periferia settentrionale del capoluogo (stazione terminale "Piscinola") con la stazione centrale di

Napoli attraversando sia la zona collinare che il centro storico. Attualmente, tale linea, dal punto di vista infrastrutturale, non presenta caratteristiche di interoperabilità con altre reti ferroviarie, tuttavia sono in corso di esecuzione i lavori per consentire l'esercizio dei servizi sulla linea EAV Aversa–Piscinola, a seguito del completamento dell'anello metropolitano della Linea 1;

- la linea 6 della metropolitana di Napoli ha una lunghezza di 2,3 km e consente il collegamento dell'area occidentale del capoluogo (Fuorigrotta) con la stazione di Mergellina. Attualmente, tale linea, dal punto di vista infrastrutturale, non presenta caratteristiche di interoperabilità con altre reti ferroviarie.

Nella Tabella 3.3 sono riportati i dati di sintesi della rete ferroviaria Regionale (verificare il totale con quello della tabella 3.2), rappresentata nella Figura 3.3.

Tabella 3.3: Rete ferroviaria della Campania – Caratteristiche principali

Ente Gestore	Estensione Rete[Km]	Scartamento [mm]	Binario [Km]		Trazione [Km]		Stazioni/ Fermate
			doppio	Semplice	Elettrica	Diesel	
RFI	1.097,0	1435	620,0	477,0	826,0	271,0	145
EAV – ambito vesuviano	142,0	950	63,0	79,0	142,0	0,0	95
EAV – ambito metropolitano e sub-urbano	98,2	1435	10,2	88,0	57,2	41,0	27
EAV - ambito flegreo	47,0	1435	14,0	33,0	47,0	0,0	30
ANM	18,7	1435	18,7	0,0	18,7	0,0	22
Totale	1.402,09		723,0	677,0	1.088,0	312,0	317

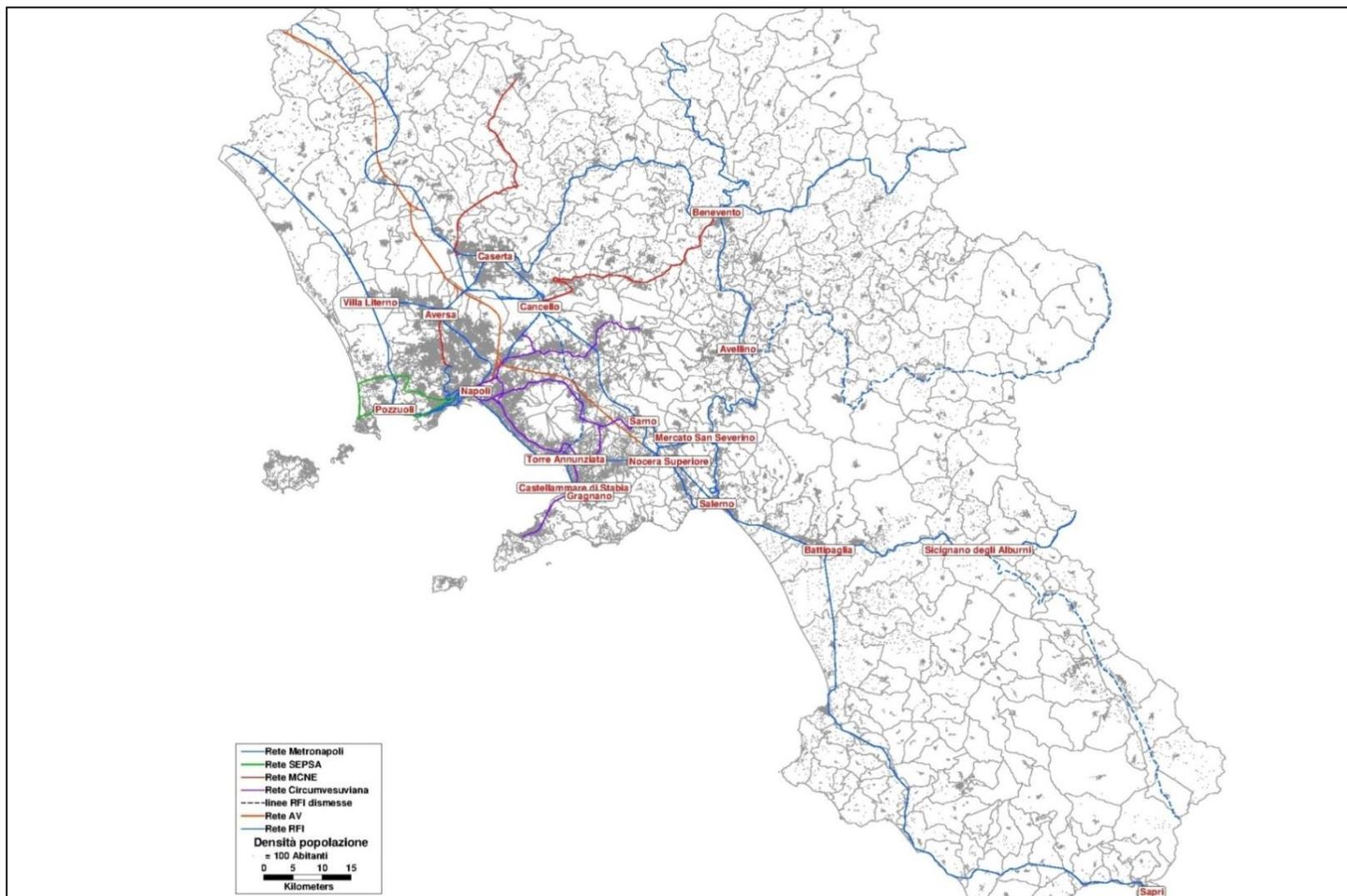


Figura 3.3: Rete ferroviaria regionale

3.2 Rete Stradale

L'estensione della rete autostradale rappresenta un importante indice dello sviluppo del settore trasporti, come riferimento alla ramificazione presente sul territorio e al contributo alla circolazione di grandi volumi di traffico veicolare, di persone e di merci. Rapportato al parco autoveicolare il dato fornisce anche indicazioni sulla fluidità del traffico veicolare e dell'impatto generato sull'ambiente.

Al 31 dicembre 2013⁴ la consistenza della rete stradale italiana primaria (esclusa quella comunale) è pari a km 181.619⁵, così ripartita:

- **Autostrade** km 6.751, incluse quelle in gestione ANAS;
- **altre Strade di interesse nazionale** km 19.920;
- **strade Regionali e Provinciali** km 154.948.

In Tabella 3.4 è illustrata la distribuzione, per regione, delle tipologie di strade.

Tabella 3.4: Analisi della ripartizione regionale e dell'estensione stradale italiana di Autostrade, altre strade di interesse nazionale, Regionali e Provinciali - 2013 (Valori assoluti)

Regioni e Ripartizione Geografica	Strade Regionali e Provinciali	Altre Strade di interesse Nazionale	Autostrade
Piemonte	12.745	691	821
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	496	145	114
Liguria	3.194	377	375
Lombardia	9.311	951	621
Trentino-Alto Adige/Südtirol (*)	4.519		212
Veneto	9.113	735	556
Friuli-Venezia Giulia	3.431	191	210
Emilia-Romagna	8.979	1.178	568
Italia Settentrionale	51.788	4.268	3.477
Toscana	11.011	892	448
Umbria	4.485	583	59
Marche	5.666	477	168
Lazio	8.985	494	470
Italia Centrale	30.147	2.446	1.145
Abruzzo	5.954	983	352
Molise	2.348	561	36
Campania	9.107	1.313	442
Puglia	9.136	1.510	313
Basilicata	4.854	1.027	29
Calabria	9.265	1.349	295
Sicilia	26.247	3.538	662
Sardegna	6.101	2.925	0
Italia Meridionale ed Insulare	73.012	13.206	2.129
ITALIA	154.947	19.920	6.751

Fonte: CNT 2013/2014 - (*)Province autonome di Trento e Bolzano

⁴ Fonte Conto Nazionale dei Trasporti 2013/2014

⁵ Se a tale dato si volesse aggiungere anche quello relativo all'estensione delle strade di competenza dei Comuni Capoluogo di Provincia, pari a 74.420 chilometri, il totale per l'anno 2013 ammonterebbe a 255.980 chilometri.



Il Mezzogiorno possiede un'estensione della rete stradale pari a circa il doppio di quella delle altre ripartizioni, sia per quanto riguarda le strade di interesse nazionale sia per quelle di interesse locale. Minore risulta, invece, la dotazione di infrastrutture di qualità più elevata: il valore delle autostrade è inferiore ad 1/3 del totale.

La Campania presenta una buona densità di strade rispetto alla superficie territoriale, decisamente superiore a quella nazionale (cfr. Tabella 3.5).

Tabella 3.5: Analisi della ripartizione regionale e dell'estensione stradale italiana di Autostrade, altre strade di interesse nazionale, Regionali e Provinciali in relazione alla superficie -2013

Regioni e Ripartizione Geografica	Km Strade Regionali e Provinciali per 100 kmq	Km Altre Strade di interesse Nazionale per 100 kmq	Km Autostrade per 100 kmq
Piemonte	50,2	2,7	3,2
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	15,2	4,4	3,5
Liguria	58,9	58,9	7,0
Lombardia	39,0	4,0	2,6
Trentino-Alto Adige/Südtirol(*)	33,2	33,2	0,0
Veneto	49,6	49,6	4,0
Friuli-Venezia Giulia	43,7	43,7	2,4
Emilia-Romagna	40,6	5,3	2,6
Italia Settentrionale	43,19	201,8	25,3
Toscana	47,9	3,9	1,9
Umbria	53,0	6,9	0,7
Marche	58,2	4,9	1,7
Lazio	52,2	2,9	2,7
Italia Centrale	51,66	4,19	1,96
Abruzzo	55,1	9,1	3,3
Molise	52,9	12,6	0,8
Campania	67,0	9,7	3,3
Puglia	47,2	7,8	1,6
Basilicata	48,6	10,3	0,3
Calabria	61,4	8,9	2,0
Sicilia	102,1	13,8	2,6
Sardegna	25,3	12,1	0,0
Italia Meridionale ed Insulare	59,33	10,73	1,73
ITALIA	51,42	6,61	2,24

Fonte: CNT 2013/2014

(*)Province autonome di Trento e Bolzano

Il rapporto tra rete stradale campana e la superficie è considerevolmente superiore alla media nazionale: 3,3 km di autostrade per ogni 100 kmq di estensione territoriale regionale contro i 2,24 km della media nazionale, 67,0 km di strade regionali e provinciali contro 51,42 km della media nazionale, 9,7 km di altre strade di interesse nazionale contro i 6,61 della media nazionale.

La dotazione infrastrutturale della regione Campania, pur risultando considerevole se rapportata all'estensione della regione stessa, risulta però estremamente limitata in relazione alla densità di circolazione (misurata dal rapporto fra numero di veicoli e chilometri di autostrade) e alla densità sulla popolazione (misurata dal rapporto tra chilometri di autostrade e numero degli abitanti). In Tabella 3.6 sono evidenziati i suddetti indicatori con il loro confronto rispetto agli analoghi misurati per altre aree significative.

Tabella 3.6: Indicatori di densità Anno -2013

Indici	Territorio	Strade Regionali e Provinciali	Altre Strade di interesse Nazionale	Autostrade
Km strade per 100 kmq di superficie territoriale	Campania	67	9,7	3,3
	Sud ed isole	59,33	10,73	7,73
	Italia	51,42	6,61	2,24
Km strade per 10.000 abitanti	Campania	15,5	2,2	0,8
	Sud ed isole	34,89	6,31	1,02
	Italia	25,49	3,28	1,11
Km strade per 10.000 veicoli circolanti	Campania	27,2	3,9	1,3
	Sud ed isole	59,8	10,69	1,72
	Italia	41,92	5,39	1,83

Fonte: elaborazioni Acam su dati CNT 2013/2014

Nonostante negli ultimi dieci anni si sia assistito ad una riduzione progressiva del traffico autostradale (-3,7% nel periodo 2013-2003), ancora elevati sono i problemi di congestione. In regione Campania l'estensione della rete autostradale appare non adeguata in rapporto alle autovetture circolanti (cfr. Tabella 3.7), con valori nell'anno 2013 pari o inferiori a 1,32 km contro gli 1,83 km ogni 10 mila autovetture della rete nazionale.

Tabella 3.7: Rete autostradale per regione Anni 2002-2013 (a) (km per 10.000 autovetture)

REGIONI RIPARTIZIONI GEOGRAFICHE	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Piemonte	2,94	2,96	3,01	3,02	3,00	2,98	2,95	2,94	2,95	2,93	2,92	2,91
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	9,12	9,29	9,06	8,64	8,61	8,22	8,21	8,12	8,45	7,90	7,39	8,43
Liguria	4,52	4,49	4,60	4,55	4,51	4,51	4,49	4,48	4,45	4,44	4,46	4,51
Lombardia	1,03	1,05	1,05	1,04	1,02	1,02	1,03	1,02	1,01	1,00	1,03	1,03
Trentino-Alto Adige/Südtirol	4,04	3,59	3,57	3,52	3,48	3,88	3,84	3,78	3,74	3,65	3,04	2,84
Bolzano/Bozen	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,02	4,94	4,16	3,79
Trento	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,62	2,53	2,10	1,99
Veneto	1,71	1,75	1,73	1,71	1,71	1,70	1,71	1,80	1,79	1,77	1,87	1,90
Friuli-Venezia Giulia	2,89	2,90	2,89	2,86	2,83	2,81	2,78	2,77	2,75	2,73	2,73	2,96
Emilia-Romagna	2,54	2,25	2,27	2,21	2,19	2,17	2,15	2,12	2,10	2,08	2,07	2,07
Toscana	1,89	1,91	1,90	1,88	1,85	1,84	1,88	1,85	1,83	1,81	1,88	1,89
Umbria	1,17	1,06	1,05	1,03	1,01	1,00	0,99	0,98	0,97	0,96	0,96	0,96
Marche	2,20	1,82	1,80	1,77	1,74	1,72	1,71	1,71	1,70	1,68	1,68	1,69
Lazio	1,37	1,32	1,35	1,32	1,28	1,26	1,24	1,23	1,23	1,21	1,24	1,26
Abruzzo	4,31	4,65	4,61	4,50	4,41	4,36	4,30	4,25	4,19	4,14	4,14	4,16
Molise	3,09	2,07	2,03	1,97	1,91	1,88	1,86	1,84	1,82	1,79	1,78	1,78
Campania	1,42	1,37	1,44	1,39	1,36	1,34	1,32	1,31	1,30	1,30	1,31	1,32
Puglia	1,40	1,52	1,52	1,49	1,45	1,43	1,41	1,40	1,37	1,37	1,38	1,39
Basilicata	1,34	0,94	0,93	0,91	0,88	0,86	0,85	0,84	0,83	0,82	0,82	0,81
Calabria	2,69	2,77	2,82	2,71	2,64	2,59	2,55	2,51	2,47	2,44	2,44	2,44
Sicilia	2,10	2,08	2,27	2,20	2,14	2,14	2,15	2,13	2,10	2,08	2,08	2,08
Sardegna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nord-ovest	2,06	2,03	2,06	2,04	2,02	2,01	2,00	1,99	1,98	1,96	1,98	1,98
Nord-est	2,25	2,22	2,20	2,18	2,16	2,18	2,17	2,19	2,17	2,15	2,15	2,17
Centro	1,57	1,54	1,56	1,52	1,49	1,48	1,47	1,46	1,45	1,43	1,47	1,48
Centro-Nord	1,96	1,93	1,94	1,92	1,89	1,89	1,88	1,88	1,87	1,85	1,87	1,88
Mezzogiorno	1,86	1,82	1,89	1,83	1,79	1,77	1,76	1,74	1,71	1,70	1,71	1,72
Italia	1,92	1,89	1,92	1,89	1,86	1,85	1,84	1,83	1,81	1,80	1,81	1,83

Fonte: Noi Italia 2015- ISTAT (a) Nel corso del 2004 c'è stata una revisione dell'archivio del Pubblico registro automobilistico (Pra) che ha portato alla cancellazione di numerose autovetture non in regola con le tasse automobilistiche da almeno tre anni.

Tale dato è confermato dalla tabella seguente (cfr. Tabella 3.8) che dettaglia per ogni tratto autostradale che attraversa il territorio regionale l'elevato carico di traffico ripartito per tipologia di veicolo.

Tabella 3.8: Traffico autostradale

Tratte autostradali	Categoria veicoli	Veicoli effettivi medi giornalieri (***)			Veicoli*km (milioni) (****)		
		2012	2013	2014	2012	2013	2014
Roma - Napoli (km 202)	Leggeri (*)	182556	18127	181063	3633	3559,9	3561,7
	Pesanti (**)	34440	33718	33587	892,8	869,5	868,8
	Totali	216996	214845	214650	4525,8	4429,4	4430,5
Napoli - Canosa (km 172,3)	Leggeri	57677	57399	57130	1063,9	1050,9	1054,8
	Pesanti	10660	10967	10888	245,7	248,2	249,9
	Totali	68337	68366	68018	1309,6	1299,1	1304,7
Napoli - Salerno (km 51,6)	Leggeri	130424	133433	139288	1285,3	1314,9	1372,1
	Pesanti	11056	12257	12970	132,9	135,7	143
	Totali	141480	145690	152258	1418,2	1450,6	1515,1
Caserta - Nola - Salerno (km 55,3)	Leggeri	71539	71644	70894	622,3	616,3	611,9
	Pesanti	17115	17106	16948	174,8	173,1	171,9
	Totali	88654	88750	87842	797,1	789,4	738,8
Tangenziale di Napoli (km 20,2)	Leggeri	217150	213995	210399	864,7	849,8	835,5
	Pesanti	19655	19369	19044	78,3	76,9	75,6
	Totali	236805	233364	229443	943	926,7	911,1

Fonte: Elaborazione Acam su dati AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori

(*)Veicoli "leggeri" si intendono per essi i motocicli e gli autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, inferiore a 1,30 m. (**)Veicoli pesanti si intendono per essi sia gli autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, superiore a 1,30 m., sia tutti gli autoveicoli a tre o più assi. (***)Veicoli effettivi è il numero di tutte le unità veicolari - siano esse autovetture, autocarri, motrici, autotreni, autoarticolati o autosnodati - entrate in autostrada, a prescindere dai chilometri percorsi. (****)Veicoli chilometro sono i chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate in autostrada.

I fenomeni di congestione su larghi tratti della rete autostradale campana impongono rilevanti costi sia sotto il profilo privato (maggiore incidenza dei costi del trasporto e limitate possibilità di riorganizzazione della catena logistica) che da un punto di vista sociale (costi ambientali per maggior consumo di carburanti e maggiore incidentalità).

La presenza del fenomeno della congestione, intesa come maggiore domanda di mobilità rispetto all'offerta del segmento autostradale, indurrebbe a sostenere che la Campania si trova oggi ad affrontare un consistente deficit infrastrutturale.

In realtà il deficit infrastrutturale, non deriva da una minore estensione della rete autostradale sul territorio campano, i dati relativi alla densità di rete (rapporto fra chilometri di autostrade e chilometri quadrati di territorio) mostrano l'esatto contrario, quanto alla minore capacità (numero di corsie per senso di marcia) delle tratte autostradali campane rispetto ai flussi di veicoli che le attraversano; all'inadeguato livello di servizio su parte della rete e all'insufficiente grado di connessione della rete stessa;

La rete stradale regionale presenta, dunque, diverse problematiche, che necessitano sia di interventi

infrastrutturali in sede che di interventi di completamento e riaggiornamento, ma anche di applicazione di tecnologie ITS per migliorare la gestione della rete stessa sotto diversi profili, sia economici, che ambientali, che di sicurezza (riduzione del tasso di incidentalità), che - più in generale - di miglioramento della sostenibilità del trasporto regionale. Occorre rimarcare, infatti, che l'adeguatezza del sistema stradale è assolutamente fondamentale per assicurare la sicurezza e la qualità della circolazione e per garantire l'accessibilità sull'intera scala regionale, salvaguardando il diritto fondamentale alla mobilità anche nelle aree marginali e periferiche, non sempre servite dalla rete ferroviaria.

Di seguito si riporta una descrizione della rete autostradale campana ed il relativo programma di intervento mirato all'adeguamento, potenziamento e messa in sicurezza della rete stradale.

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 Appia".

Caratteristiche di singolarità sono da associare al tratto autostradale a pagamento della A3 "Napoli-Pompei-Salerno": tale infrastruttura costituisce il raccordo tra l'autostrada A1 "Milano - Roma - Napoli" e il tratto dell'autostrada A3 "Salerno - Reggio Calabria" in gestione ANAS. Oltre a 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 interessata da flussi di traffico intensi, che hanno richiesto l'adeguamento delle caratteristiche geometrico-funzionali della stessa tramite un programma d'intervento, attualmente ancora in corso di completamento, di ampliamento a tre corsie della sede autostradale e di potenziamento di alcuni degli svincoli esistenti e di realizzazione di nuovi svincoli, al fine di migliorare la qualità e la sicurezza della circolazione. L'autostrada A3 Napoli - Salerno costituisce, inoltre, una delle arterie portanti a servizio dell'area Vesuviana, anche nel caso dell'eventuale necessità di esodo connesso al rischio Vesuvio. Problematiche di sicurezza stradale e di protezione civile connesse ancora all'emergenza "Vesuvio" investono, con particolare emergenza, anche la strada statale "SS 268 del Vesuvio", che necessita di interventi di raddoppio della carreggiata e di completamento del tratto di connessione con l'autostrada A3 Napoli - Salerno.



Alle criticità afferenti la minore capacità autostradale, si aggiungono criticità locali, quali la presenza di collegamenti interrotti da dissesti o ad alto rischio di instabilità per inadeguatezza del corpo stradale, o ancora itinerari con estremo degrado infrastrutturale e mancanza di percorsi alternativi. Altre particolari criticità della rete sono costituite dalla presenza di opere incompiute, come l'asse attrezzato "Valle Caudina – Pianodardine", o non completamente integrate nella rete regionale, come la strada statale "SS 691 Contursi – Lioni", che non consentono la piena fruizione dei tratti già completati e la giusta valorizzazione degli investimenti connessi.

In termini quantitativi, la rete stradale campana ha un'estensione pari ad oltre 25.000 km, suddivisi tra autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali, come riportato nella Tabella 3.9.

Tabella 3.9: Articolazione delle infrastrutture stradali regionali

<i>Strade</i>	<i>Estensione [km]</i>
Autostrade	494
Strade statali	1.280
Strade regionali	1.599
Strade provinciali	6.480
Strade comunali	15.400
TOTALE	25.253

Nell'ambito della rete complessiva, può essere isolata una rete stradale di interesse regionale, da intendersi come l'insieme delle arterie stradali prevalentemente interessate da mobilità a carattere regionale (cfr. Figura 3.4). Tale rete, che ha un'estesa complessiva di circa 5.400 km, comprende le autostrade (cfr. Tabella 3.10), le strade statali (ANAS, cfr. Tabella 3.11), le strade regionali (ex-ANAS, cfr. Tabella 3.12) e le principali strade provinciali, con almeno un nodo di intersezione con la rete regionale, statale e autostradale (circa 2.000 km). Da tale rete, quindi, risultano escluse le strade comunali e quelle strade provinciali interessate, prevalentemente, da mobilità a carattere locale.

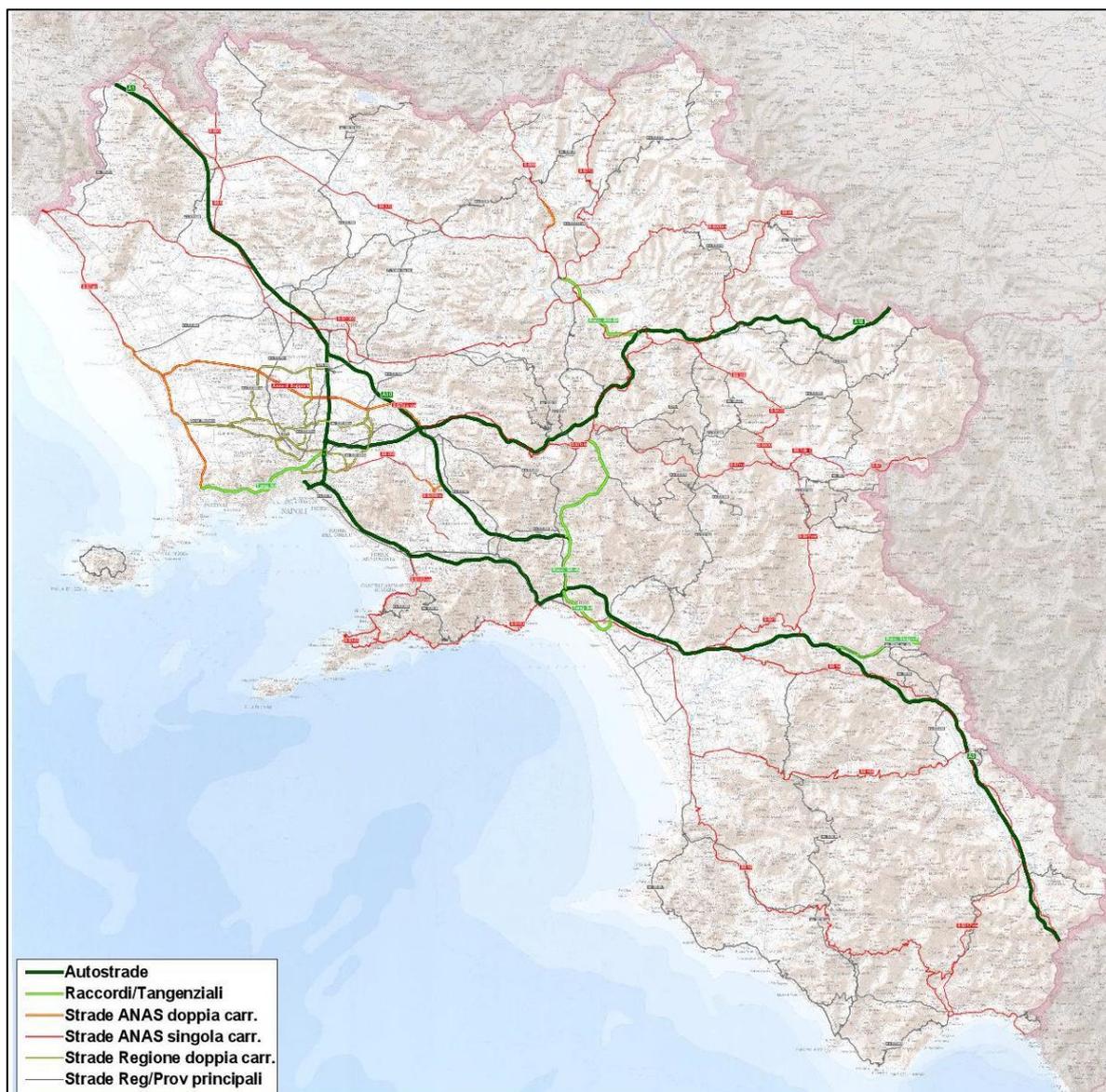


Figura 3.4: Rete stradale di interesse regionale

Tabella 3.10: Autostrade, tangenziali a pedaggio e raccordi autostradali (494 km)

AUTOSTRADE e RACCORDI AUTOSTRADALI			Estesa in ambito regionale		
N°	Denominazione	Estesa totale [km]	Progr. In.	Progr. Fin.	Lungh. effettiva
A1	Autostrada Milano – Roma – Napoli (del Sole)	754+300	S+ Vittore 680+000	754+300	74,300
A3	Autostrada Napoli – Pompei - Salerno	51+581	0+000	51+581	51,581
A3	Autostrada Salerno – Reggio Calabria	443+400	0+000	Buonabitacolo 119+000	119,000
A16	Autostrada Napoli – Avellino - Canosa	172+300	0+000	Lacedonia 115+000	115,000
A30	Autostrada Caserta Sud – Nola - Salerno	55+300	0+000	55+300	55,300
Tang. NA	Tangenziale Est – Ovest di Napoli	20+200	0+000	20+200	20,200
R.A. 02	Salerno - Avellino	30+441	0+000	30+441	30,441
R.A. 09	di Benevento	12+745	0+000	12+745	12,745
R.A.	Sicignano - Potenza	Circa 15+000			15,000
				Totale	493,567

Tabella 3.11: Strade statali (1.280 km) (a seguito DPCM 2010)

Strada S.S.	Denominazione	da km	a km	Estesa tot [km]	Tot effettivo	Intero percorso o tratto
6	Via Casilina	151+418	192+270	40,852	40,852	Da SS 6 dir (san Pietro Infine) a SS 7 (Taverna Spartivento)
7	Via Appia	156+248	389+800	233,552	225,367	Da confine Regione Lazio a confine Regione Basilicata
7 dir/ c	Via Appia	10+500	24+220	13,720	13,720	Da SS 7 (Lago di Conza) a SS 401 (Stazione di Calitri)
7 bis	di Terra di lavoro	0+000	83+450	83,450	83,450	Da SS 7 Quater (Villa Literno) a SS 7 (Svincolo Manocalzati)
7 bis dir	di Villa Literno					
7 quater	Via Domiziana	0+000	54+500	54,500	54,500	Da SS 7 (Ponte sul Garigliano) a Tang. di Napoli (Pozzuoli)
18	Tirrena inferiore	54+590	220+610	166,020	160,895	Da A3 (svincolo Fratte) a confine Regione Basilicata
19	delle Calabrie	0+000	102+170	102,170	100,170	Da SS 18 (Battipaglia) a confine Regione Basilicata
85	Venafrana	0+000	8+000	8,000	8,000	Da SS 6 (Stazione di Caianello) a confine Regione Molise
87	Sannitica	75+180	105+850	30,670	30,670	Da SS 372 (Masseria Olivola) a confine Regione Molise
88	dei due principati					
90	delle Puglie	0+000	37+520	37,520	37,520	Da SS 7 (Ponte sul Calore) a confine Regione Puglia
90 dir	delle Puglie	0+000	5+150	5,150	5,150	Da SS 90 (Grignano) a ex SS 91 (Doganelle)
90 bis	delle Puglie	0+000	45+300	45,300	43,440	Da SS 372 (Benevento Est) a ex SS 90 (Stazione Savignano)
91	della Valle del Sele	108+790	129+635	20,845	20,845	Da SS 691 (Terme Forlenza) a SS 19 (Eboli)
90 var	Variante di Grottaminarda	0+000	5+700	5,7	5,7	Intero percorso
91 racc	della Valle del Sele					
145	Sorrentina	0+400	42+040	41,640	41,640	Da A3 (Cmare di Stabia) a SS 163 (Colli di Fontanelle)
163	Amalfitana	0+000	50+365	50,365	50,365	Da SS 145 (Meta) a Vietri sul Mare
166	degli Alburni	0+000	67+250	67,250	67,250	Da SS18 (Stazione Capaccio) a SS 19 (Bivio per Atena Lucana)
212	della Val Fortore	0+000	49+670	49,670	49,220	Da SS 372 (Benevento Nord) a confine Regione Molise
268	del Vesuvio	0+000	27+200	27,200	27,200	Da ex SS 162 dir (Cercola) a SP Ortalunga (Anгри)
268 racc	del Vesuvio	0+000	1+710	1,710	1,710	Da SS 268 (Ottaviano) ad A30 (Palma Campania)
303	del Formicoso	0+000	20+600	20,600	20,600	Da SS 90 (bivio Mirabella E.) a SS 425 (Guardia dei Lombardi)
372	Telesina	0+000	71+000	71,000	71,000	Da A1 (Casello di Caianello) a R.A di Benevento (BN Sud)
400	di Castelvetere	27+400	35+250	8,850	8,850	Da SS 425 (S. Angelo dei Lombardi) a SS 7 (Lioni)
401	dell'Alto Ofanto e d. Vulture	36+770	37+250	0,480	0,480	Da Confine Regione Basilicata a SS 7 (S. Andrea di Conza)
425	di S. Angelo dei Lombardi	0+000	8+510	8,510	8,510	Da SS400 (L. Fontana Retillo) a SS303 (Guardia dei Lombardi)
517	Bussentina 9	0+000	39+225	39,225	39,225	Da SS 18 (Policastro Bussentino) a SS 19 (Bivio per la stazione di Montesano sulla Marcellana)
517 dir	di Torre Orsaia	0+000	6+025	6,025	6,025	Da SS 517 (Svincolo di Torre Orsaia) a SS18 (Torre Orsaia)
686	di Quarto	0+000	3+000	3,000	3,000	Da SS 7 quater (Monteruscello) a Quarto
691	Contursi - Lioni	0+000	33+350	33,350	33,350	Da A3 (Casello Contursi) a SS 7 (Lioni)
700	della Reggia di Caserta 10	0+000	16+500	16,500	16,500	Da ex SS 265 (Maddaloni) a SC Pimpinelle (Capua)
					1.279,779	

Tabella 3.12: Strade regionali (1.599 km) (a seguito DPCM 2010)

Strada ex S.S.	Denominazione	da km	a km	Estesa tot	Intero percorso o tratto
7	Via Appia	302+645	304+179	1,534	Tratto sotteso dalla Variante ASI di Avellino
7	Via Appia	310+550	339+150	28,600	Da Atripalda a Ponteromito
7	Via Appia	367+740	382+450	14,710	Da Lioni a SS 91 Sella di Conza
7 bis	di Terra di lavoro	0+000	11+850	11,850	Da Capua a Teverola
7 quater dir	di "Ischitella lido"	0+000	2+050	2,050	Intero percorso
18	Tirrena inferiore	0+000	54+590	54,590	Da Napoli a Salerno
18 dir/a	di Badia di Cava	0+000	5+500	5,500	Intero percorso
18 dir/b	Tirrena Inferiore	0+000	0+900	0,900	Intero percorso
18 racc/bis	Tirrena inferiore	0+000	1+916	1,916	Intero percorso
19 ter	Dorsale aulettese	0+000	13+632	13,632	Intero percorso
87	Sannitica	0+000	93+280	93,280	Da Napoli a innesto SS 88

⁶ La SS 7 bis dir dal km 0.000 al km 18.300 (inizio percorso) è incorporata per continuità di itinerario nella SS 7 bis.

⁷ La SS 88 (intero percorso) è incorporata per continuità di itinerario: dal km 70.000 al km 74.500 nella SS 372 e dal km 74.500 al km 92.600 nella SS 87.

⁸ La SS 91 racc dal km 0.000 al km 2.250 (intero percorso) è incorporata per continuità di itinerario nella SS 691.

⁹ Nuova SS 517 "Bussentina" che sottende in parte il vecchio tracciato della ex SS 517 da declassificare.

¹⁰ Strada realizzata dall'ANAS con funzione di tangenziale della città di Caserta.



Strada ex S.S.	Denominazione	da km	a km	Estesa tot	Intero percorso o tratto
88	dei due Principati	0+000	64+290	64,290	Da innesto SS 18 a Benevento
91	della Valle del Sele	71+620	85+550	13,930	Da SS 7 (Sella di Conza) a Fondo Valle Sele (Calabritto)
91 Bis	Irpina	0+000	12+300	12,300	Da SS 90 (Greci stazione) a confine Regione Puglia
91 Bis	Irpina	28+300	36+540	8,240	Da confine Regione Puglia a SS 91 (Vallata)
94	del Varco di Pietrastretta	0+000	3+200	3,200	Da innesto SS 19 a innesto SS 19 ter
94	del Varco di Pietrastretta	5+200	10+200	5,000	Da innesto SS 19 ter a innesto SS 94 presso Vietri
94 ex 407	del Varco di Pietrastretta	0+000	14+030	14,030	Intero tratto regionale
ex 95	di Brienza	37+900	47+760	7,860	Da confine Regione Basilicata a SS 598 (Svincolo Atena S.)
103	di Val D'Agri	0+000	21+500	21,500	Intero tratto regionale
104	di Sapri	0+000	9+000	9,000	Intero tratto regionale
145 dir	Sorrentina	0+000	4+770	4,770	Intero percorso
158	della valle del Volturno	43+600	98+225	54,625	Intero tratto regionale
158 dir	della Valle del Volturno	0+000	32+300	32,300	Intero tratto regionale
162	della Valle Caudina	0+000	45+260	45,260	Intero percorso
162 dir	del Centro Direzionale	0+000	14+090	14,090	Intero percorso
162 racc	del N. I. Pomigliano	0+000	2+826	2,826	Intero percorso
164	delle Croci di Acerno	0+000	76+140	76,140	Intero percorso
165	di Materdomini	0+000	14+835	14,835	Intero percorso
264	del Basso volturno	0+000	40+764	40,764	Intero percorso
265	dei Ponti della Valle	0+000	53+500	53,500	Intero percorso
266	Nocerina	0+000	12+300	12,300	Intero percorso
267	del Cilento	0+000	57+705	57,705	Intero percorso
269	del Faito	0+000	15+838	15,838	Intero percorso
270	dell'Ischia Verde	0+000	30+050	30,050	Intero percorso
270 racc	dell'Ischia Verde	0+000	0+416	0,416	Intero percorso
303	del Formicoso	20+600	59+090	38,490	Da innesto SS 90 a confine regionale
366	di Agerola	0+000	30+570	30,570	Intero percorso
367	Nolana Sarnese	0+000	26+557	26,557	Intero percorso
368	del Lago laceno	0+000	19+150	19,150	Intero percorso
369	Appulo Fortorina	7+200	53+000	45,800	Intero tratto regionale
371	della Valle del Sabato	0+000	10+826	10,826	Intero percorso
373	di Ravello	0+000	5+300	5,300	Intero percorso
374	di Summonte	0+000	36+270	36,270	Intero percorso
374 dir	di Montevergine	0+000	11+000	11,000	Intero percorso
381	del Passo delle Crocelle	45+650	58+930	13,280	Intero tratto regionale
399	di Calitri	0+000	19+860	19,860	Intero percorso
400	di Castelvete	0+000	27+400	27,400	Da inn. SS 7 (Parolise) a inn. SS 425
400 dir	di Castelvete	0+000	3+348	3,348	Intero percorso
403	della Valle di Lauro	0+000	27+140	27,140	Intero percorso
414	di Montecalvo Irpino	0+000	18+600	18,600	Intero percorso
426	di Polla	0+000	10+675	10,675	Intero percorso
428	di Villamaina	0+000	15+520	15,520	Intero percorso
430	del Garigliano	3+660	36+731	33,071	Intero tratto regionale
447	di Palinuro	0+000	49+350	49,350	Intero percorso
447 racc	di Palinuro	0+000	6+800	6,800	Intero percorso
447 racc/a	di Palinuro	0+000	13+510	13,510	Intero percorso
488	di Roccadaspide	0+000	74+012	74,012	Intero percorso
ex 517	Bussentina	1+550	33+200	31,650	Da innesto variante di Buonabitacolo a svincolo Torre Orsaia
562	del Golfo di Policastro	0+000	35+830	35,830	Intero percorso
562 dir	del Golfo di Policastro	0+000	7+118	7,118	Intero percorso
574	del Monte Terminio	0+000	38+425	38,425	Intero percorso
574 dir	del Monte Terminio	0+000	3+600	3,600	Intero percorso
608	di Teano	0+000	16+488	16,488	Intero percorso
625	della Valle del Tammaro	0+000	22+720	22,720	Intero percorso
				1.599.046	

3.3 Le Funicolari

La Regione Campania vanta la presenza di diversi impianti funicolari, la maggior parte dei quali è concentrata nell'area urbana di Napoli, come di seguito riportato:

- Funicolare di Chiaja (Comune di Napoli, gestita dall'ANM);
- Funicolare Centrale (Comune di Napoli, gestita dall'ANM);
- Funicolare di Montesanto (Comune di Napoli, gestita dall'ANM);
- Funicolare di Mergellina (Comune di Napoli, gestita dall'ANM);
- Funicolare di Capri (Comune di Capri, gestita da ATC);
- Funicolare di Montevergine (Comune di Mercogliano, gestita dall'AIR, attualmente sospesa all'esercizio ma in procinto di essere riattivata).

3.4 Altre infrastrutture

Fra le infrastrutture di trasporto sono sicuramente da menzionare la rete ferroviaria e quella tramviaria. In particolare, la prima si sviluppa prevalentemente nell'area urbana di Napoli e, nell'area sub-urbana, in direzione Nord fino alla Provincia di Caserta, mentre la seconda è presente nella sola area urbana di Napoli.

Inoltre, in Regione Campania sono presenti anche tre funivie, a valenza prettamente turistica:

- Funivia del Faito, di recente riapertura, che consente il collegamento del Monte Faito (Comune di Vico Equense) con Castellammare di Stabia (in corrispondenza della stazione EAV posta sulla linea Napoli-Sorrento);
- le Funivie del Laceno (Comune di Bagnoli Irpino) che consentono l'accesso alle relative piste sciistiche.

3.5 Il sistema portuale

Il sistema portuale della Regione Campania è costituito dal complesso di infrastrutture che svolgono funzione su scala nazionale, regionale e locale.

Ai sensi della vigente normativa (DR n. 2000 del 2002, DR n. 1806 del 2004 e DR n. 299 del 2010), le competenze amministrative in materia di porti di rilevanza economica regionale ed interregionale sono in capo alla Regione Campania, mentre le funzioni gestorie sul demanio marittimo non portuale sono esercitate dai Comuni costieri competenti per territorio.

Con l'approvazione della legge regionale n.3/2002 recante la riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità la Regione ha stabilito, tra l'altro, gli ambiti delle proprie competenze in materia di reti, impianti e servizi marittimi ivi compresi i porti di rilievo regionale e interregionale.

L'offerta regionale, suddivisa in 10 ambiti territoriali, può essere così sintetizzata:

1. **Ambito Casertano:** corrispondente al litorale domizio che si affaccia sul Golfo di Gaeta tra la foce del Garigliano e Marina di Licola esclusa. E' caratterizzato dalla presenza dei fiumi Garigliano e Volturno con i relativi approdi. L'unico porto esistente è il porto turistico di S. Bartolomeo nella zona costiera di Pinetamare nel Comune di Castel Volturno.
2. **Ambito Flegreo:** comprende il versante costiero dei Campi Flegrei - da Licola a Pozzuoli - e le isole - Procida e Ischia - Sul versante costiero sono operativi il Porto di Pozzuoli, la Marina di Maglietta, e in misura limitata il Porto di Baia. Approdi sono presenti a Torregaveta, Monte di Procida (Acquamorta), Miseno e Bacoli (Marina Grande). Procida, oltre il porto di Marina Grande, comprende il porticciolo della Chiaiolella e l'approdo della Corricella. Ischia ha complessivamente 4 porti: Ischia Porto, Casamicciola, Forio e S. Angelo più un pontile a Lacco Ameno.
3. **Ambito Napoletano:** coincide con la fascia costiera del Comune di Napoli e comprende oltre il Porto di Napoli i porticcioli di Nisida, Manzi, Posillipo, Mergellina (Sannazzaro), S. Lucia, Molosiglio e Vigliena.
4. **Ambito Vesuviano:** si estende nella zona orientale di Napoli e comprende la fascia di territorio tra il mare e il Vesuvio da Portici a Castellammare di Stabia. Nell'area vesuviana sono presenti i porti di Portici, Torre del Greco, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia.
5. **Ambito Sorrentino:** include la fascia costiera della penisola sorrentina e l'isola di Capri. Sono compresi i porticcioli di Vico Equense, Marina di Equa, Marina di Meta (Alimuri), Marina di Cassano (Piano di Sorrento), Marina Piccola e Marina Grande a Sorrento, Marina di Puolo e Marina della Lobra a Massalubrense. Ad essi si aggiungono il porto di Marina Grande e l'approdo di Marina Piccola a Capri.
6. **Ambito Amalfitano:** coincide con il tratto di costa compreso tra Positano e Cetara. Il porto di maggiori dimensioni si trova ad Amalfi, mentre un porticciolo è presente sia a Maiori sia a Cetara. Punti di ormeggio sono localizzati a Positano e Minori.
7. **Ambito Salernitano:** comprende i porti della città di Salerno e più precisamente il Porto di Salerno e Masuccio Salernitano.
8. **Ambito della Piana del Sele:** compreso tra Pontecagnano e Paestum. E' caratterizzato dalla presenza della foce del fiume Sele con il relativo approdo.
9. **Ambito Cilentano:** è costituito dalla penisola compresa fra i golfi di Salerno e di Policastro. I comuni che delimitano la sua costa sono a nord Agropoli e a sud Marina di Camerota. La costa cilentana risulta disseminata da porticcioli, quasi tutti di ridotta dimensione. Sono compresi il porto di

Agropoli - quello di maggiori dimensioni - di S. Marco di Castellabate, Agnone S. Nicola, Acciaroli, Marina di Casalvelino, Marina di Pisciotta, Marina di Camerota e l'approdo di Palinuro.

10. **Ambito del Golfo di Policastro:** coincide con il tratto campano del golfo di Policastro e comprende il porto di Scario, la Marina di Policastro, il porticciolo di Sapri e i pontili dell'approdo S. Giorgio a Sapri.

Di seguito, in Figura 3.5, sono rappresentati gli ambiti descritti.

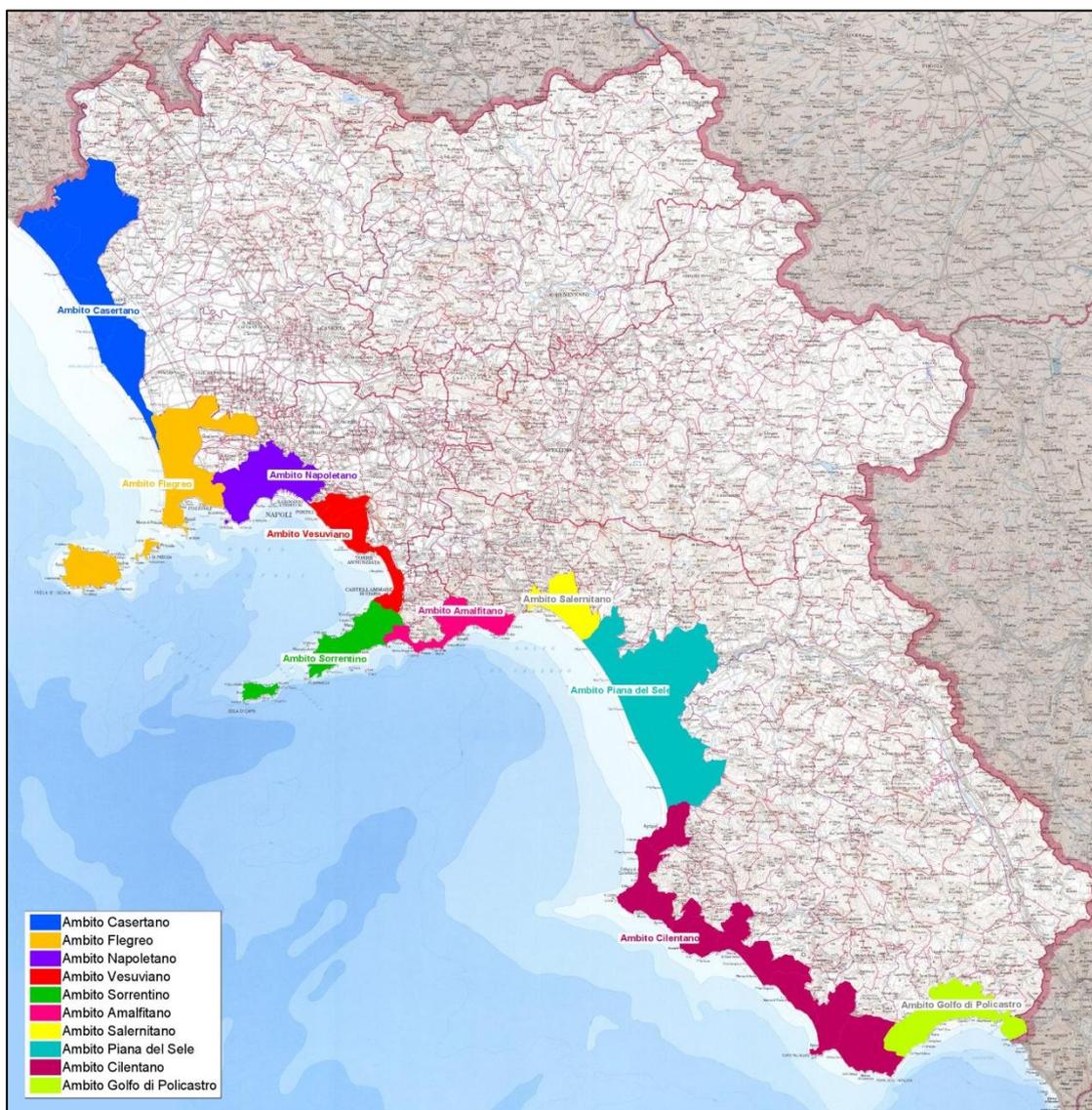


Figura 3.5: Offerta regionale. Ambiti territoriali

I porti di Napoli e Salerno, entrambi sede di Autorità Portuali, sono le uniche infrastrutture del sistema portuale campano inserite dal Piano Generale Trasporti (PGT) nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), che comprende le infrastrutture di trasporto che costituiscono l'attuale struttura portante del sistema italiano di mobilità di persone e merci. Negli ultimi anni, tali porti stanno attraversando, sotto il

profilo dei traffici, una fase di relativa espansione.

Nei paragrafi seguenti si descriveranno più approfonditamente i porti, tra quelli summenzionati, interessati da servizi passeggeri di linea.

3.5.1 Il Porto di Napoli

La circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Napoli si sviluppa dalla località La Pietra di Bagnoli alla località Pietrarsa (individuata, ai sensi dell'articolo 6, comma 7, della legge n. 84/94, dal decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 6 aprile 1994) e comprende anche il porto di Castellammare di Stabia, dal molo Quartuccio al molo Borbonico (decreto del Ministro dei Trasporti del 18/9/2006).

Estensione. Il bacino del porto di Napoli è costituito da uno specchio acqueo che si estende su di una superficie di circa 2.700.000 mq (cfr. Figura 3.6). Il canale di accesso, di lunghezza 2.500 m circa e di larghezza variabile tra i 200 e 290 m, è posto a ridosso della diga Duca d'Aosta ed unisce l'avamposto con l'imboccatura di levante. Sul canale di accesso insistono alcune darsene o bacini disposti all'interno dello specchio acqueo portuale, i cui fondali vanno dagli 11 ai 15 m di profondità.

Collegamenti. Il porto commerciale di Napoli è servito dalle direttrici, stradale e ferroviaria, di interesse nazionale. Al porto si accede direttamente dalla rete stradale nazionale attraverso un raccordo autostradale riservato e mediante un raccordo ferroviario, esclusivamente a servizio merci, in sede propria collegato con la rete nazionale di RFI. È collegato con le isole del Golfo, da servizi di navi traghetto con Palermo, Cagliari e, nei mesi estivi, con le Isole Eolie. I collegamenti solo passeggeri (aliscafi e catamarani) sono attestati al molo della Calata Beverello mentre i collegamenti con navi traghetto (Motonavi e TMV) sono al molo di Calata Porta di Massa.

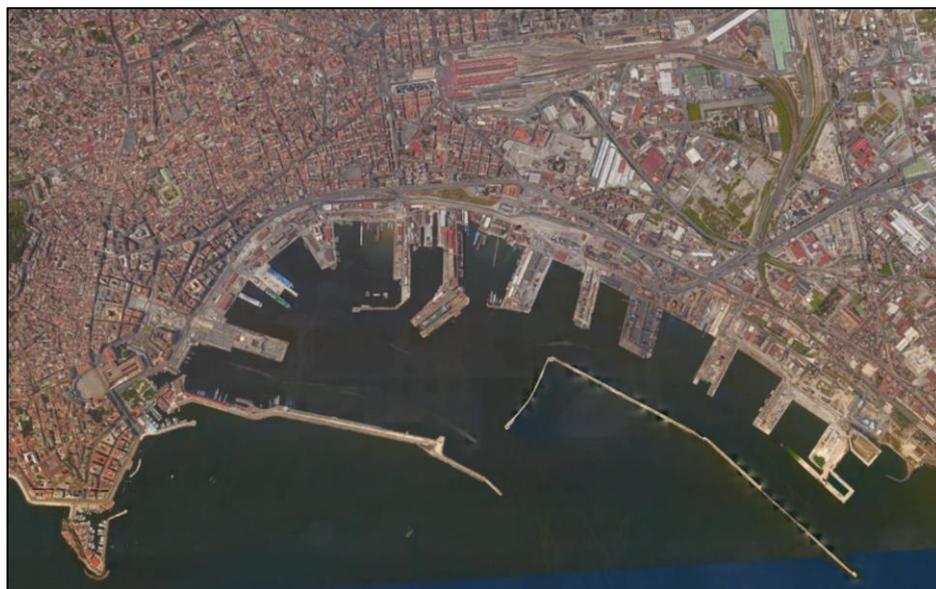


Figura 3.6: Il Porto di Napoli

3.5.2 Il Porto di Salerno

La circoscrizione di competenza dell’Autorità portuale di Salerno (istituita con D.P.R. del 23 giugno 2000, in attuazione della L. 84/94) comprende il porto commerciale, il porto turistico “Masuccio Salernitano” e il tratto di costa esterno al Molo Manfredi e prospiciente la spiaggia di S. Teresa.

Estensione. Il Porto di Salerno ha una superficie complessiva di 1,7 milioni di mq (cfr. Figura 3.7), dei quali 500.000 mq costituiti da aree a terra, destinate per 250.000 mq al deposito e movimentazione e per 250.000 mq a strade di circolazione e aree di servizio. Sul versante est è presente il Molo Manfredi, dove è concentrato il comparto della crocieristica con la Stazione Marittima progettata dall’architetto Zaha Hadid. All’entrata in funzione della Stazione Marittima, l’intera banchina del Molo Manfredi sarà dedicata all’accoglienza delle navi da crociera e il Porto di Salerno entrerà nel circuito dei più importanti scali crocieristici del Mediterraneo.

Collegamenti. Il Porto di Salerno è direttamente connesso alla rete stradale e a quella ferroviaria. Esistono tre varchi stradali che consentono, a chi proviene dal porto, di immettersi nella viabilità urbana o di accedere, attraverso un raccordo autostradale comune al traffico urbano, al casello di Salerno sulla A3 ed al nodo di Fratte. Dal nodo di Fratte è possibile raggiungere la tangenziale di Salerno e quindi l’area industriale di Pontecagnano, Battipaglia ed Eboli. Dal porto è immediatamente raggiungibile anche la statale 18 “Tirrena inferiore”. Il porto di Salerno è dotato di un raccordo ferroviario che lo collega direttamente alla stazione ferroviaria di Salerno.



Figura 3.7: Il Porto di Salerno

3.5.3 I Porti Regionali

Gli altri porti regionali sono:

- Porto di Pozzuoli;
- Porto di Marina Grande di Procida;
- Porto di Ischia;
- Porto di Casamicciola;
- Porto di Forio;
- Porto di Marina Piccola di Sorrento;
- Porto di Capri.

3.5.3.1 Il Porto di Pozzuoli

Il porto di Pozzuoli sorge all'interno dell'omonimo golfo e si estende da Capo Posillipo a Capo Miseno.

L'invaso occupa più di 60.000 mq ed è diviso tra la parte commerciale e diportistica (cfr. Figura 3.8).

Il porto commerciale è situato dal lato del cosiddetto "Molo Caligoliano" ed ospita gli attracchi dei traghetti e degli aliscafi che collegano lo scalo con le isole di Procida e di Ischia.

Il porto è servito dai servizi ferroviari della ex-Cumana, la cui stazione di Pozzuoli si trova a poche decine di metri dagli imbarchi, e da servizi urbani su gomma (servizio urbano di Pozzuoli)

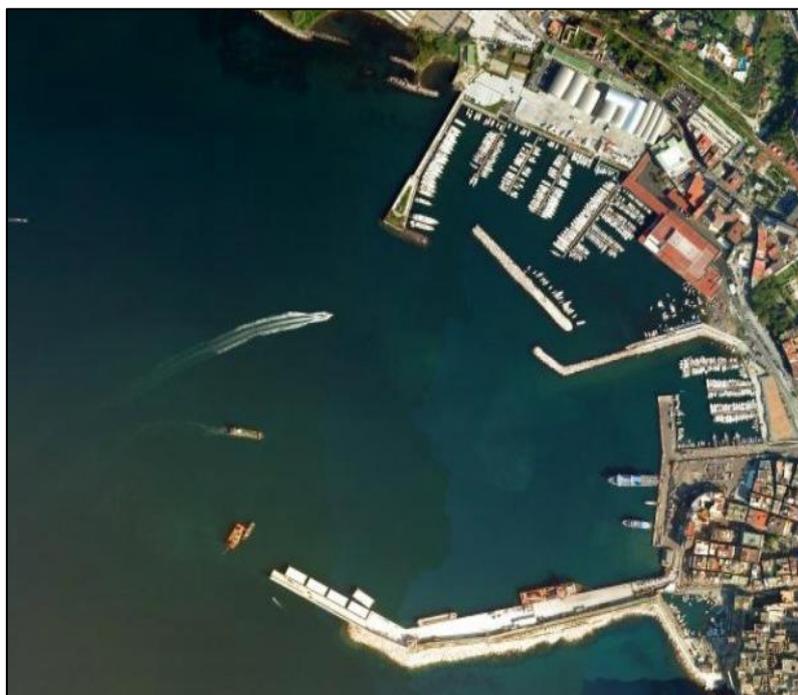


Figura 3.8: Il Porto di Pozzuoli

3.5.3.2 Il Porto di Marina Grande di Procida

Il porto di Marina Grande di Procida è il principale scalo commerciale/turistico. Negli ultimi anni l'area è stata oggetto di importanti interventi infrastrutturali, dalla realizzazione del nuovo approdo turistico denominato Sancio Cattolico, separato dal bacino principale dal molo di sottoflutto, ad interventi più modesti come la realizzazione della nuova banchina di attracco per le unità veloci nel bacino commerciale (cfr. Figura 3.9). Il porto di Procida è collegato a Pozzuoli, a Napoli ed all'Isola d'Ischia (nei porti di Ischia e Casamicciola) sia con navi che con unità veloci. Il porto è collegato con il resto dell'isola dal locale servizio di autobus.

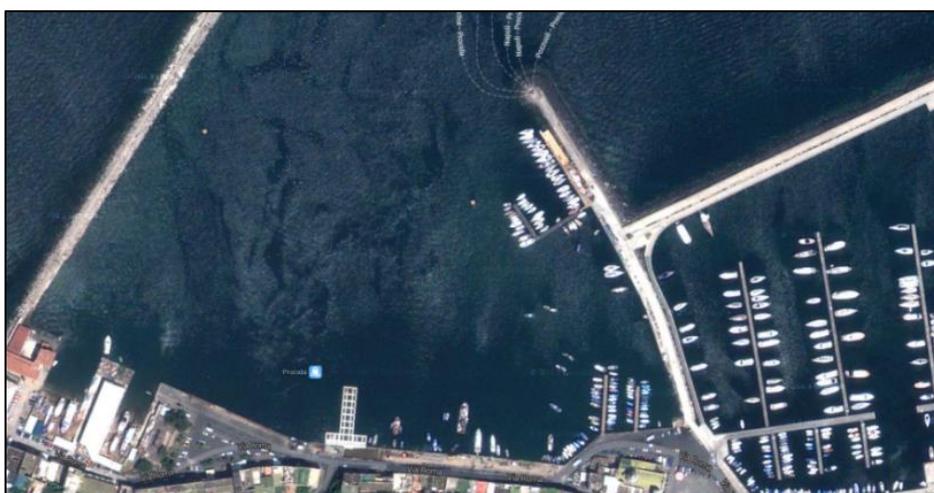


Figura 3.9: Il Porto di Marina Grande di Procida

3.5.3.3 Il Porto di Ischia

Il porto di Ischia è formato da una baia naturale, di evidente origine vulcanica, collegata al mare da una stretta imboccatura (cfr. Figura 3.10).

Il bacino portuale è sostanzialmente suddiviso in una parte commerciale, la cosiddetta "riva sinistra", che ospita il terminal dei traghetti, le navi mercantili e qualche unità da diporto, e la "riva destra" che ospita invece la maggior parte delle unità da diporto e le imbarcazioni delle gite turistiche. Le due parti sono divise da una blocco centrale che ospita due pontili, il pontile Italia 90, ad oggi in disuso, ed il pontile di attracco delle unità veloci. Il porto è collegato tutto l'anno con Pozzuoli, Napoli e Procida attraverso traghetti ed unità veloci e con il resto dell'isola dal locale servizio di autobus, il cui terminal si trova a poche decine di metri dal terminal delle unità veloci.



Figura 3.10: Il Porto di Ischia

3.5.3.4 Il Porto di Casamicciola

Il porto di Casamicciola è il secondo porto per traffico passeggeri dell'Isola d'Ischia. La parte commerciale del porto è servita da un pontile destinato all'attracco degli aliscafi e dei catamarani, e dal molo di sopraflutto occupato dalle navi commerciali e pescherecci. La nautica da diporto è invece ospitata presso i pontili galleggianti e la banchina. Nei mesi estivi è attivo un pontile galleggiante ad "L" che ospita imbarcazioni fino ai 16 m di lunghezza. Il porto è collegato tutto l'anno con Pozzuoli, Napoli e Procida attraverso traghetti ed aliscafi e con il resto dell'isola dal locale servizio di autobus (cfr. Figura 3.11).



Figura 3.11: Il Porto di Casamicciola

3.5.3.5 Il Porto di Forio

L'originario molo borbonico risalente ai primi anni del '900 è stato ampliato fino ad essere inglobato nell'attuale molo di sopraflutto che costituisce il porto attuale, realizzato per lo più negli anni '70. Il molo di sopraflutto, stante la sua origine storica, porta ancora il nome di Molo Borbonico (cfr. Figura 3.12).

Attualmente, il porto è suddiviso in due parti distinte divise dal pontile adibito all'attracco degli aliscafi.

Nei periodi invernali i collegamenti scontano spesso la sfavorevole esposizione saltando alcune corse in occasione di burrasche e mareggiate.

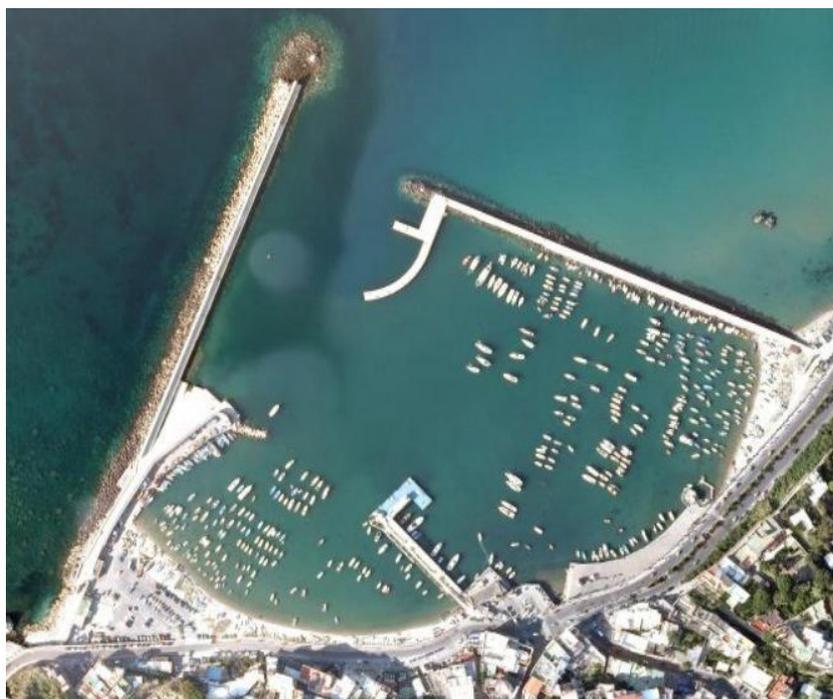


Figura 3.12: Il Porto di Forio

3.5.3.6 Il Porto di Marina Piccola di Sorrento

Il porto di Marina Piccola di Sorrento è il principale scalo portuale dell'omonima cittadina peninsulare, dotata anche del porto di Marina Grande, adibito per lo più all'approdo dei pescherecci.

L'attracco delle navi avviene al molo di sopraflutto mentre quello delle unità veloci avviene in parte al pontile, posizionato esternamente al bacino portuale, in parte alla radice del molo di sopraflutto, a seconda dei periodi e delle condizioni meteomarine (cfr. Figura 3.13).

Il porto di Sorrento è collegato con Napoli e Capri (solo con Capri) se ci si riferisce ai soli servizi OSP e con il resto della città dal servizio di autobus urbano.

3.5.3.7 Il Porto di Capri

In quanto ad importanza e a traffico passeggeri, il porto di Capri è uno dei principali della regione.

Il bacino è diviso in una parte destinata al traffico commerciale, aliscafi e traghetti, ed in una parte occupata dalle imbarcazioni da diporto. A sua volta la parte destinata al diporto è organizzata in due darsene: la prima riservata ai residenti e la seconda ospita il Porto Turistico di Capri P.T.C. Spa che può dare ricovero fino a 300 imbarcazioni e navi da diporto di lunghezza fino a 65 m.

L'attracco degli aliscafi avviene al molo principale, mentre le navi attraccano in corrispondenza della radice dello stesso e di un piccolo molo disposto nella parte centrale del bacino (cfr. Figura 3.14).

Il porto di Capri è collegato a Napoli e a Sorrento con unità veloci, navi traghetto e TMV con una frequenza che nei mesi estivi raggiunge il limite di capacità dello scalo.

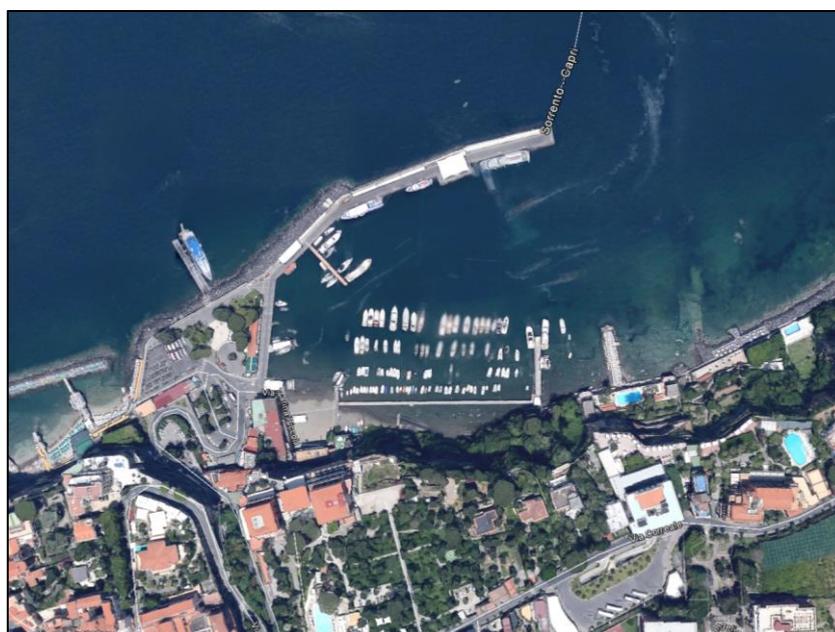


Figura 3.13: Il Porto di Sorrento

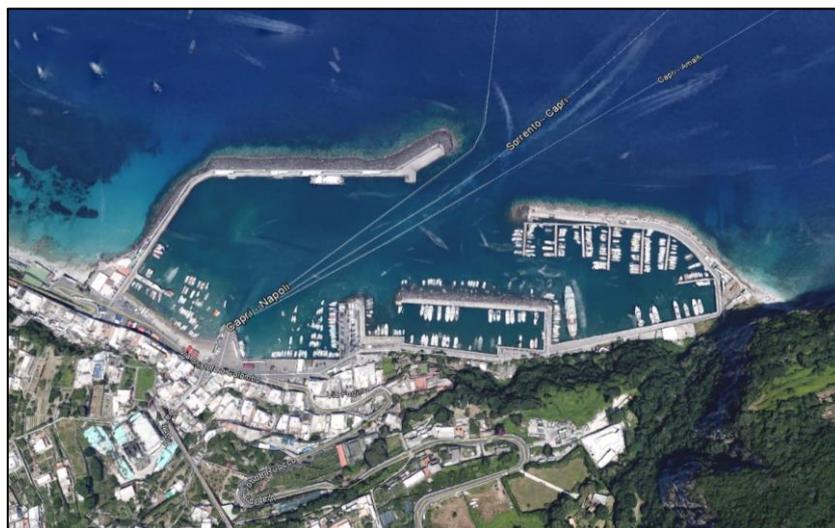


Figura 3.14: Il Porto di Capri

3.6 Il sistema interportuale

3.6.1 Il polo di Nola

L'interporto di Nola, gestito dalla Interporto Campano S.p.A., si colloca in posizione estremamente favorevole rispetto alle reti stradale e ferroviaria. Sorge a ridosso del CIS11 di Nola, che ospita tutti i maggiori grossisti dell'area napoletana e che rifornisce i commercianti al dettaglio di gran parte dell'Italia meridionale.

Il sistema interportuale è stato progettato per movimentare a regime fino a 8,5 milioni di tonnellate di merce all'anno, di cui 5,5 con tecniche intermodali e 3 su strada. Al suo interno, si possono individuare sei aree funzionali:

1. terminal intermodale di circa 225.000 mq;
2. area autotrasportatore, con 236.000 mq di piazzali che permettono la sosta contemporanea di circa 3.000 Tir;
3. polo del freddo, con magazzini di 180.000 mc ad atmosfera e temperature controllate, per la gestione dell'intero ciclo del freddo;
4. magazzini, con una superficie di circa 500.000 mq;
5. area dedicata ai grandi operatori logistici;
6. area doganale, che si estende su di una superficie di 20.000 mq, di cui 4.000 destinati alla sosta degli automezzi.

Estensione. Il cuore dell'impianto è costituito dal terminal intermodale (TIN Nola). È dotato di un piazzale di 7,5 Ha, destinato allo stoccaggio ed all'handling, e di due sistemi di binari e piste affiancati, per il trasbordo di containers, casse mobili e semirimorchi. Ogni sistema ha tre binari con modulo da 750 m, due piste di scorrimento dei semiarticolati e fasce laterali per la sosta delle unità di carico durante le operazioni di trasbordo. Un binario parallelo ai due sistemi consente il disimpegno dei locomotori. Per entrambi i sistemi è prevista la dotazione di tre trastainer.

Collegamenti. È direttamente collegato alla rete autostradale nazionale e regionale, attraverso il casello di Nola dell'A30, e attraverso un percorso di circa 1 km, con la A16. Inoltre l'impianto è dotato di una stazione RFI, denominata "Nola – Interporto", gestita dall'Area Rete Ferroviaria Italiana – Trenitalia, che è stazione di testa di una linea che si distacca dalla Cancellino-Salerno.

¹¹ È il più grande centro all'ingrosso d'Europa.

Complessivamente il terminal è servito da una stazione di tredici binari, sempre con modulo di 750 m. I sei binari centrali sono elettrificati e collegati direttamente alla rete RFI. Affiancati ad essi, sui due lati, sono stati realizzati altri sette binari a servizio dei capannoni raccordati dell'interporto.

3.6.2 Il polo di Marcianise

L'interporto di Marcianise è gestito dalla società Interporto Sud Europa S.p.A. e sorge a cavallo dei comuni di Maddaloni e Marcianise, a 7 km dall'interporto di Nola, al centro di un importante nodo sia stradale sia ferroviario.

Estensione. Il progetto originario prevede tre macro poli:

1. Polo logistico intermodale, su una superficie complessiva di circa 1,9 mln di mq in cui sono previste le funzioni di piattaforma logistica di consolidamento, piattaforma logistica di distribuzione, terminal containers, terminal intermodale (ferro-gomma) e servizi agli operatori. All'interno dell'area sono in funzione attività di magazzinaggio, movimentazione, carico/scarico ferro-gomma, lavorazioni a valore aggiunto consolidamento/deconsolidamento, distribuzione/raccolta e attività doganali;
2. Polo logistico merci/industriale, su di un'area di 0,8 mln di mq in cui si svolgono le funzioni di piattaforma di stoccaggio merci specialistiche, piattaforma per insediamenti industriali e produttivi con attività di stoccaggio, distribuzione, stazione di servizio carburanti ed attività di produzione industriale;
3. Polo direzionale, su una superficie di circa 0,5 mln di mq, con insediamenti ed uffici direzionali, agenzia delle dogane, uffici direzionali, albergo ed uffici pubblici.

Collegamenti. È collegato all'autostrada A1 tramite lo svincolo Caserta Sud e sarà collegato con uno svincolo diretto alla A30. Sorgendo a ridosso della stazione di smistamento di Marcianise, ha un raccordo diretto con la rete ferroviaria nazionale.

3.7 Il sistema aeroportuale

3.7.1 L'aeroporto di Capodichino "Ugo Niutta"

L'aeroporto di Capodichino è prevalentemente un aeroporto passeggeri. È situato a circa 7 km dal centro della città di Napoli e, a meno di una piccola porzione che ricade nel comune di Casoria, il resto dei suoi 275 ha di superficie, si trovano nel comune di Napoli (cfr. Figura 3.15). Adiacente al sedime dello scalo civile è presente una base militare americana di rilevanti dimensioni. L'aeroporto di Capodichino svolge servizio per l'aviazione generale ed ospita la scuola di volo. È iscritto al "Demanio pubblico dello Stato – ramo difesa aeronautica" ed ha lo status di "aeroporto militare aperto al traffico aereo civile autorizzato" con qualifica

di “aeroporto comunitario di carattere internazionale e di aviazione generale”.

Estensione. L’aeroporto ha una sola pista di volo di 2628 m di lunghezza e 45 m di larghezza con due banchine di 7,5 m ciascuna. A sud della pista principale vi è una pista di rullaggio larga 23 m con quattro bretelle di collegamento. Sono disponibili 15 piazzole di sosta per aeromobili. L’aerostazione si affaccia direttamente sul piazzale e gli aerei vengono raggiunti con autobus. Sono disponibili complessivamente 2.643 stalli per auto, di cui 1.250 riservati ai passeggeri e suddivisi in 8 aree parcheggio a pagamento (per un totale di oltre 1500 posti auto e moto). La capacità della pista è valutata dall’Ente nazionale per l’aviazione civile (ENAC) in 28 movimenti/ora (eccezionalmente 29-30) corrispondenti a 78.000 movimenti/anno ed a 8,2 milioni di pax/anno tra arrivi e partenze.

Collegamenti. Il terminal passeggeri si trova a 450 m dal raccordo autostradale di Capodichino (nodo di accesso all’A1, all’A6 ed all’A3); la strada che porta al terminal è a doppia carreggiata, inserita in aree edificate e con diverse immissioni. L’accessibilità al terminal dalla città è sviluppata lungo due assi principali: la Tangenziale e Corso Umberto Maddalena. Dalla Tangenziale, connessa alle autostrade A1, A16 e A3, è possibile immettersi direttamente nella strada di accesso all’aeroporto. Provenendo invece dal centro della città si raggiunge l’aeroporto attraverso la viabilità urbana. Lo scalo è collegato alla città con autobus di linea e taxi.

Dati di traffico. Nel 2015 (fonte ENAC) dall’aeroporto di Capodichino sono arrivati e partiti 51.932 aeromobili, cui corrispondono 6.118.757 passeggeri (+3,4% rispetto al 2014) e 8.464 t di merce e posta movimentata (+8,9% rispetto al 2014).



Figura 3.15: Aeroporto di Capodichino

3.7.2 L'aeroporto di Salerno- Costa d'Amalfi

L'aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi è un aeroporto nazionale aperto al traffico aereo nazionale e comunitario per attività di trasporto aereo non di linea, e al lavoro aereo e scuola di pilotaggio. Attualmente fornisce i servizi di assistenza amministrativa e di supervisione, assistenza passeggeri e bagagli, assistenza merci e posta, servizi di rampa, servizi offerti all'aeromobile, assistenza alle operazioni aeree ed amministrazione degli equipaggi, assistenza per il trasporto a terra.

Sorge a cavallo tra i comuni di Pontecagnano-Faiano e Montecorvino Rovella in provincia di Salerno, a 12 km da Salerno e 70 km da Napoli.

È dotato di un'unica pista di volo lunga 1.654 m e larga 45 m (cfr. Figura 3.16).

Collegamenti. L'accessibilità all'aeroporto è consentita attraverso lo svincolo "Pontecagnano Sud – Aeroporto" sulla A3, seguendo le indicazioni stradali lungo la SS18 in direzione sud – Battipaglia.



Figura 3.16: Aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi

4 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

4.1 I Servizi

4.1.1 I Contratti di Servizio

Attualmente in Campania sono presenti su tutto il territorio circa 95 Aziende che hanno Contratti di Servizio con diversi Enti. Di seguito vengono riportate le Aziende con Contratto di servizio suddiviso per Ente Gestore (cfr. Tabella 4.1 e Tabella 4.2).

Tabella 4.1: I Contratti di Servizio

Ente Gestore del Contratto	Tipo di Servizio	Azienda	Produzione Veic/Km anno Treni/Km anno	Note
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	A.I.R.	237.552	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	A.T.C.	936.591	DATO 2015
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	ACIERNO STEFANO	120.000	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	CLP	9.149.483	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	AUTOLINEE ALTO SELE	33.514	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	ANGELO FERRAZZA	84.524	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	BUONOTOURIST	159.968	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	CAPUTO BUS	155.036	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	DAV	193.344	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	E.T.A.C.	70.632	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	EAV DTA	16.688.467	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	EREDI FERNANDES	69.112	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	EREDI PETTERUTI	188.651	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	AUTOLINEE F.LLI VERDICCHIO	59.867	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	GIANFRANCESCO	56.150	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	AUTOLINEE MASTRANTONI	64.558	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	AUTOLINEE MORRIELLO GREGORIO	61.892	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	AUTOLINEE NISI ARMANDO E FIGLI	60.087	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	PALMENTIERI	145.185	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	MOT.TAM	38.690	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	AUTOSERVIZI RICCITELLI	397.301	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	EREDI ROBERTO FERRAZZA	194.095	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	AUTOSERVIZI ROMANELLI	150.352	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	SITA SUD	10.312.000	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	GOMMA	VIAGGI DI MAIO	53.710	CONTRATTO 2012
REGIONE CAMPANIA	FERRO	EAV	3.257.644	DATO 2011
REGIONE CAMPANIA	FERRO	TRENITALIA	9.865.762	OFFERTA 2016
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	ATEC	220.762	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	BUONOTOURIST	1.052.128	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	CONSORZIO CIAV	1.363.673	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	CONSORZIOCO.SA.T.	2.020.690	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	AUTOSERVIZI CONTE	49.711	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	AUTOSERVIZI COPPOLA	22.403	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	CSTP	8.432.134	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	AUTOLINEE CURCIO	793.203	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	EAC	214.794	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	FLAVIO GIOIA	162.372	CONTRATTO 2014

Ente Gestore del Contratto	Tipo di Servizio	Azienda	Produzione Veic/Km anno Treni/Km anno	Note
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	AUTOLINEE GORRASI	31.320	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	AUTOLINEE L.A.S.	117.669	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	AUTOLINEE LAMANNA	739.190	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	AUTOLINEE MANSI	361.344	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	MINELLA	79.924	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	AUTOLINEE MORIELLO	59.838	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	AUTOLINEE PECORI	422.376	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	RUOCCO AUTOSERVIZI	142.576	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	SAT	38.906	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	AUTOSERVIZI SANTOMAURO	65.583	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI SALERNO	GOMMA	EREDI TARDUGNO	90.940	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	CTP	4.516.507	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	AUTOSERVIZI SARDELLA URB.	94.949	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	AUTOSERVIZI SARDELLA EXTRAURB.	268.216	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	ANGELO FERRAZZA	8.573	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	AUTOLINEE D'AGOSTINO	108.936	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	DAV	1.770.156	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	EREDI FERNANDES URB.	37.831	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	EREDI FERNANDES EXTRAURB.	164.994	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	EREDI MICHELE FERRAZZA	123.058	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	EREDI ROBERTO FERRAZZA	205.096	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	F.LLI LAUDATO	217.992	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	AUTOSERVIZI GAETANI	84.867	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	LAUDATO FIORE	317.850	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	AUTOLINEE MEZZULLO	105.925	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	AUTOSERVIZI ROMANELLI	34.463	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	S.C.A.M.	154.306	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI CASERTA	GOMMA	AUTOLINEE F.LLI VERDICCHIO	109.294	CONTRATTO 2012
PROVINCIA DI BENEVENTO	GOMMA	AUTOLINEE BIZZARRO	313.734	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI BENEVENTO	GOMMA	DAMIANO VINCENZO	63.892	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI BENEVENTO	GOMMA	AUTOSERVIZI DI CAPRIO	64.730	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI BENEVENTO	GOMMA	E.T.A.C.	593.400	CONTRATTO 2011
PROVINCIA DI BENEVENTO	GOMMA	ANGELO FERRAZZA	103.028	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI BENEVENTO	GOMMA	AUTOSERVIZI I.E.	151.260	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI BENEVENTO	GOMMA	IORIO ANGELO	102.802	PDE 2014
PROVINCIA DI BENEVENTO	GOMMA	LAUDATI	83.953	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI BENEVENTO	GOMMA	MARCARELLI GIUSEPPE	48.987	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI BENEVENTO	GOMMA	MAZZONE TURISMO	43.489	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI BENEVENTO	GOMMA	MOT.TAM	314.976	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI BENEVENTO	GOMMA	AUTOSERVIZI RISPOLI EXTRAURB.	57.915	CONTRATTO 2011
PROVINCIA DI BENEVENTO	GOMMA	AUTOSERVIZI RISPOLI URB.	3.006	CONTRATTO 2011
PROVINCIA DI BENEVENTO	GOMMA	SAQUELLA BUS SERVICE	251.923	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI BENEVENTO	GOMMA	AUTOLINEE SELLITTO	272.299	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI AVELLINO	GOMMA	A.I.R.	8.640.177	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI AVELLINO	GOMMA	CTI-ATI	939.603	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI AVELLINO	GOMMA	ACIERNO STEFANO	346.409	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI AVELLINO	GOMMA	VIAGGI DI MAIO	422.240	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI AVELLINO	GOMMA	CAPUTO BUS	124.912	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI AVELLINO	GOMMA	AUTOSERVIZI MORETTI	64.240	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI AVELLINO	GOMMA	AZIENDA MOBILITA' UFITANA	211.336	CONTRATTO 2014



Ente Gestore del Contratto	Tipo di Servizio	Azienda	Produzione Veic/Km anno Treni/Km ann	Note
PROVINCIA DI AVELLINO	GOMMA	AUTOLINEE ALTO SELE	123.985	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI AVELLINO	GOMMA	AUTOLINEE BARTOLINI	185.410	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI AVELLINO	GOMMA	AUTOLINEE CARUCCIO MICHELE	63.837	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI AVELLINO	GOMMA	AUTOSERVIZI DI GIORDANO ISABELLA	52.985	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI AVELLINO	GOMMA	AUTOLINEE TRULIO DOMENICO	26.184	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI AVELLINO	GOMMA	AUTOLINEE ZAMPETTI	35.802	CONTRATTO 2014
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	ANM	4.514.630	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	BENEDEUCE AGOSTINO & C.	165.169	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	CLP	509.338	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	I.N.T.R.	55.194	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	MIRANTETUR	264.046	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	STAIANO AUTOTRASPORTI	178.665	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	TORQUATO TASSO	59.195	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	EREDI D'APICE	112.067	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	ESPOSITO ABATE LUCIO	174.982	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	ROMANO BUS	57.131	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	AUTOSERVIZI FUSCO N. & C.	79.437	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	A.T.C. EX SIPPIC	480.599	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	AUTOLINEE EREDI LA MANNA	50.844	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	AUTOLINEE IERVOLINO	86.367	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	AUTOLINEE CURRIERI	136.411	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	UNIVERSAL AUTOSERVIZI	361.082	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	CSTP	313.213	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	GOMMA	CTP	8.597.979	DATO 2015
PROVINCIA DI NAPOLI	FUNICOLARI	A.T.C. EX SIPPIC	70.369	DATO 2015
COMUNE DI AVELLINO	GOMMA	CTI-ATI	544.588	CONTRATTO 2007
COMUNE DI BENEVENTO	GOMMA	AMTS	930.000	CONTRATTO 2015
COMUNE DI SALERNO	GOMMA	CSTP	1.971.137	CONTRATTO 2014
COMUNE DI NAPOLI	GOMMA	ANM	13.797.792	CONTRATTO 2014
COMUNE DI NAPOLI	FERRO	ANM	1.510.184	CONTRATTO 2014
COMUNE DI NAPOLI	FUNICOLARI	ANM	219.891	CONTRATTO 2014
TOTALE			126.555.540	

Tabella 4.2: Produzione totale

Tipo di Servizio	Produzione Totale	
	Veic/Km anno	Treni/Km anno
FERRO	14.633.590	
GOMMA*	111.921.951	
TOTALE	126.555.540	

**è stata sommata anche la produzione degli impianti a fune*

4.1.2 I Servizi

4.1.2.1 Servizi ferroviari

Dopo aver analizzato la rete delle infrastrutture ferroviarie nel suo complesso e nelle sue principali tratte, è opportuno esaminare la struttura della rete dei servizi e dei collegamenti ferroviari che si sviluppano sulla rete.

La rete dei servizi ferroviari copre in misura diversificata tra le diverse province l'intero territorio regionale.

Possono riconoscersi 21 direttrici di servizio ferroviario di cui la metà possono ricondursi a relazioni servite sulla rete RFI, l'altra metà si distribuisce tra i servizi su rete EAV e i servizi su rete del Comune di Napoli.

Nella successiva Tabella 4.3 sono elencate le principali direttrici:

Tabella 4.3: Direttrici di servizio ferroviario

DIRETTRICI DEI SERVIZI FERROVIARI		
1	NAPOLI - TORRE ANNUNZIATA - CAVA - SALERNO	SERVIZI SU RETE RFI
2	NAPOLI - SALERNO - BATTIPAGLIA - SAPRI	
3	NAPOLI - CANCELLO - CASERTA - S.MARIA CAPUA VETERE - VAIRANO - CASSINO	
4	NAPOLI - AVERSA - CASERTA	
5	NAPOLI - AVERSA - VILLALITERNO - FORMIA	
6	CASERTA - BENEVENTO	
7	CASERTA - SALERNO	
8	SALERNO/NOCERA INF. - MERCATO S.S. - AVELLINO - BENEVENTO	
9	POZZUOLI - NAPOLI SAN GIOVANNI	
10	NAPOLI C.F. - POZZUOLI - VILLALITERNO - FORMIA	
11	NAPOLI - CANCELLO - CASERTA - S.MARIA CAPUA VETERE - PIEDIMONTE	SERVIZI SU RETE REGIONALE LINEE EAV SUBURBANE E METROPOLITANE
12	NAPOLI - CANCELLO - BENEVENTO	
13	PISCINOLA - GIUGLIANO - AVERSA	
14	NAPOLI P.NOLANA - TORRE ANNUNZIATA - SORRENTO	SERVIZI SU RETE REGIONALE LINEE EAV VESUVIANE
15	NAPOLI P.NOLANA - TORRE ANNUNZIATA - POGGIOMARINO	
16	NAPOLI P.NOLANA - SARNO	
17	NAPOLI P.NOLANA - BAIANO	
18	NAPOLI P.NOLANA - POGGIOREALE - SAN GIORGIO	
19	NAPOLI MONTESANTO - SOCCAVO - PIANURA - LICOLA - TORREGAVETA	SERVIZI SU RETE EAV LINEE FLEGREE
20	NAPOLI MONTESANTO - FUORIGROTTA - POZZUOLI - TORREGAVETA	
21	SERVIZI METROPOLITANI LINEA 1	SERVIZI SU RETE COMUNE DI NAPOLI

Coerentemente con la configurazione della rete RFI anche le direttrici di servizio effettuato da Trenitalia ricalcano lo schema con cui è configurata la rete infrastrutturale.

Essenzialmente esistono due direttrici a forte domanda e quindi con un elevato grado di servizio che sono la Napoli – Caserta e la Napoli – Salerno (con le loro diramazioni). In particolare la direttrice Napoli – Salerno, articolata sulla linea a Monte del Vesuvio e sulla linea costiera storica (via Torre Annunziata) presenta una differenziazione dei servizi in base alle infrastrutture utilizzate: veloci sulla linea a Monte del Vesuvio (sulla quale oltre ai servizi veloci Napoli – Salerno, sono instradati una parte dei servizi di più lunga percorrenza diretti a Sud di Salerno e oltre il confine provinciale) e di tipo metropolitano sulla linea costiera. Questi ultimi sono instradati sul passante ferroviario di Napoli di modo da rafforzare il servizio



metropolitano sulla Linea 2 del Capoluogo regionale.

Accanto a queste due direttrici di servizio sono presenti delle relazioni trasversali di collegamento tra i capoluoghi di provincia (ad esempio, Caserta – Salerno e Salerno – Avellino – Benevento) e relazioni di livello locale come quelle metropolitane di Napoli o quelle del quadrilatero Nocera – Cava de' Tirreni/Mercato San Severino – Salerno che gravitano sul capoluogo.

Per quanto concerne i servizi effettuati dall' EAV si ha una sostanziale corrispondenza tra le linee ferroviarie e le tipologie di servizi sopra espletati. Di fatto, come riportato in Tabella 4.3, i servizi di queste imprese configurano un insieme di direttrici radiali su Napoli che servono l'area Vesuviana e la penisola sorrentina, l'area Flegrea, la periferia a Nord di Napoli e l'Aversano, la Valle Caudina e l'alto Casertano.

L'ammontare complessivo della produzione di servizi ferroviari, all'anno 2016, è indicato in Tabella 4.4.

Tabella 4.4: Produzione del servizio ferroviario

Azienda	Produzione (treni-Km/anno)	Distribuzione%
Trenitalia	9.865.762	67,42%
EAV	3.257.644	22,26%
ANM	1.510.184	10,32%
TOTALE	14.633.590	100,00%

4.1.2.2 Servizi su gomma

Allo stato attuale, dall'esame dei contratti di servizio stipulati tra le aziende di trasporto e i vari Enti, i servizi minimi su gomma ammontano complessivamente a circa 111,6 Mln di veicoli km. La ripartizione per Ente è riportata nella Tabella 4.5.

Tabella 4.5: Servizi minimi - Veicoli km annui derivanti dai contratti di servizio anno 2014

Ente gestore del contratto	veic km	Distr. %
Regione Campania	39.680.761	36%
Provincia di Avellino	11.237.120	10%
Provincia di Benevento	2.469.395	2%
Provincia di Caserta	8.323.013	7%
Provincia di Napoli	16.196.349	15%
Provincia di Salerno	16.481.535	15%
Comuni Capoluogo	17.243.517	15%
Totale	111.631.690	100%

Allo stato attuale, la Provincia di Avellino gestisce servizi per 11.237.120 km annui di servizi minimi. Per l'anno 2014 la Provincia ha stipulato contratti di servizio con 13 aziende di trasporto. Il dettaglio dei km

eserciti, che risulta dai contratti di servizio trasmessi dalla Provincia è riportato in Tabella 4.6.

Tabella 4.6: Contratti di servizio stipulati dalla provincia di Avellino

Aziende	veic*km
A.I.R. s.p.a.	8.640.177
Acierno Stefano s.r.l.	346.409
Autolinee Bartolini s.r.l.	185.410
Viaggi Di Maio s.r.l.	422.240
Autoservizi Moretti s.r.l.	64.240
Autolinee Trulio Domenico	26.184
Autolinee Zampetti & C s.a.s.	35.802
Autoservizi di Giordano I. & C. s.a.s.	52.985
Azienda Mobilità Ufitana s.p.a.	211.336
Autolinee C.T.I - A.T.I. s.p.a.	939.603
Caputo Bus s.r.l.	124.912
Autolinee Caruccio Michele	63.837
Autolinee Alto Sele s.r.l.	123.985
Totale Provincia di Avellino	11.237.120

Fonte: Provincia di Avellino

In Provincia di Benevento sono gestiti 2.469.395 veic km annui di servizi minimi. In particolare per l'anno 2014 la Provincia ha stipulato contratti di servizio con 15 aziende di trasporto, tutte operanti su gomma. Il dettaglio dei km eserciti, che risulta dai contratti di servizio trasmessi dalla Provincia è riportato in Tabella 4.7.

Tabella 4.7: Contratti di servizio stipulati dalla provincia di Benevento

Aziende	veic*km
Autolinee BIZZARRO	313.734
Damiano Vincenzo	63.892
AUTOSERVIZI DI CAPRIO	64.730
E.T.A.C.	593.400
ANGELO FERRAZZA	103.028
AUTOSERVIZI I.E.	151.260
IORIO ANGELO	102.802
LAUDATI	83.953
MARCARELLI	48.987
MAZZONE TURISMO	43.489
MOT.TAM	314.976
AUTOSERVIZI RISPOLI EXTRAURB.	57.915
AUTOSERVIZI RISPOLI URB.	3.006
SAQUELLA BUS SERVICE	251.923
AUTOLINEE SELLITTO	272.299
Totale Provincia di Benevento	2.469.395

Fonte: Provincia di Benevento

La Provincia di Caserta gestisce 8.323.013 veic km annui di servizi minimi. In particolare per l'anno 2014 la Provincia ha stipulato contratti di servizio con 17 aziende di trasporto. Il dettaglio dei km eserciti, che risulta

dai contratti di servizio trasmessi dalla Provincia è riportato in Tabella 4.8.

Tabella 4.8: Contratti di servizio stipulati dalla provincia di Caserta

Aziende	veic*km
ANGELO FERRAZZA	8.573
EREDI FERNANDES (serv. Urbani)	37.831
EREDI FERNANDES (serv. Extr.)	164.994
AUTOLINEE VERDICCHIO	109.294
AUTOLINEE MEZZULLO	105.925
EREDI FERRAZZA ROBERTO	205.096
AUTOSERVIZI ROMANELLI	34.463
AUTOSERVIZI SARDELLA (serv. Urbani)	94.949
AUTOSERVIZI SARDELLA (serv. Extr.)	268.216
D.A.V.	1.770.156
EREDI MICHELE FERRAZZA	123.058
F.lli LAUDATO	217.992
LAUDATO FIORE	317.850
SCAM	154.306
AUTOLINEE D'AGOSTINO	108.936
AUTOSERVIZI GAETANI	84.867
C.T.P.	4.516.507
Totale Provincia di Caserta	8.323.013

Fonte: Provincia di Caserta

La Provincia di Napoli gestisce 16.196.349 veic km annui di servizi minimi. In particolare per l'anno 2012 la provincia ha stipulato 18 contratti di servizio. Il dettaglio dei km eserciti che risultano dai contratti di servizio trasmessi dalla Provincia è riportato in Tabella 4.9.

Tabella 4.9: Contratti di servizio stipulati dalla provincia di Napoli

Aziende	veic*km
ANM	4.514.630
BENEDUCE AGOSTINO & C.	165.169
C.L.P.	509.338
I.N.T.R.	55.194
MIRANTETUR	264.046
STAIANO AUTOTRASPORTI	178.665
TORQUATO TASSO	59.195
EREDI D'APICE	112.067
ESPOSITO ABATE LUCIO	174.982
ROMANO BUS	57.131
AUTOSERVIZI FUSCO N. & C.	79.437
A.T.C. EX SIPPIC	480.599
AUTOLINEE EREDI LA MANNA	50.844
AUTOLINEE IERVOLINO	86.367
AUTOLINEE CURRIERI	136.411
UNIVERSAL AUTOSERVIZI	361.082
CSTP	313.213
CTP	8.597.979
Totale Provincia di Napoli	16.196.349

Fonte: Provincia di Napoli

In Provincia di Salerno sono gestiti 16.481.535 veic km annui di servizi minimi. In particolare per l'anno 2014 la provincia ha stipulato 21 contratti di servizio. Il dettaglio dei km eserciti, che risulta dai contratti di

servizio trasmessi dalla Provincia è riportato in Tabella 4.10.

Tabella 4.10: Contratti di servizio stipulati dalla provincia di Salerno

Aziende	veic*km
ATEC S.R.L.	220.762
BUONOTOURIST TPL S.R.L.	1.052.128
CIAV - CONSORZIO ITALIANO AUTOTRASPORTO VIAGGIAT	1.363.673
CO.SA.T. S.c.a.r.l.	2.020.690
AUTOSERVIZI CONTE DI CONTE GERARDO & C. S.N.C.	49.711
AUTOSERVIZI COPPOLA S.R.L.	22.403
CSTP s.p.a.	8.432.134
AUTOLINEE CURCIO	793.203
EAC S.R.L.	214.794
FLAVIO GIOIA DI RIANNA ANTONINO & C. S.A.S.	162.372
GORRASI FRANCESCO S.N.C.	31.320
L.A.S. S.N.C.	117.669
AUTOLINEE EREDI ARTURO LAMANNA S.N.C.	739.190
FRANCESCO E GIUSEPPE MANSI S.N.C.	361.344
MINELLA S.A.S. DI MINELLA PASQUALINA LUCIA	79.924
MORRIELLO G. & C. S.N.C.	59.838
AUTOLINEE PECORI S.A.S. DI PECORI EMILIO & C.	422.376
AUTOLINEE RUOCO S.R.L.	142.576
S.A.T. DI ANTONIO IUZZOLINO & C. S.N.C.	38.906
AUTOSERVIZI SANTOMAURO COSIMO & C. S.N.C.	65.583
EREDI TARDUGNO S.N.C.	90.940
Totale Provincia di Salerno	16.481.535

Fonte: Provincia di Salerno

Per quel che riguarda i comuni capoluogo, complessivamente sono eserciti nei 5 Comuni capoluogo di regione veic. x km all'anno (cfr. Tabella 4.11) tra servizi minimi e aggiuntivi.

Tabella 4.11: Veicoli km annui totali eserciti nei comuni capoluogo

Ente	Aziende	veic*km
Comune di Avellino	C.T.I. - A.T.I. Spa	544.588
Comune di Benevento	AMTS Spa	930.000
Regione – (Comune di Caserta)	C.L.P.	1.045.074
Comune di Napoli	ANM	13.797.792
Comune di Salerno	CSTP	1.971.137
Totale Servizi Comuni Capoluogo		18.288.591

Infine sono presenti nel territorio della Regione Campania dei servizi che assicurano i collegamenti della Campania con le altre regioni confinanti. L'analisi dei servizi è avvenuta dall'esame diretto dei contratti di servizio stipulati tra la Regione e le aziende esercenti nell'anno 2012. Complessivamente sono stipulati 25 contratti di servizio per complessivi 39.680.761 veic. km annui (cfr. Tabella 4.12). Bisogna tuttavia tenere conto che nei contratti gestiti direttamente dalla Regione sono presenti anche dei servizi interni a singole Province come, ad esempio, per ciò che concerne i contratti relativi alle aziende CLP, EAV DTA e SITA SUD srl o comuni capoluogo come nel caso di Caserta (CLP).

Tabella 4.12: Contratti di servizio stipulati dalla Regione Campania

Aziende	veic*km
AIR	237.552
A.T.C.	936.591
Acierno Stefano s.r.l.	120.000
C.L.P.	9.149.483
Autolinee Alto Sele s.r.l.	33.514
ANGELO FERRAZZA	84.524
BUONOTOURIST TPL S.R.L.	159.968
Caputo Bus s.r.l.	155.036
DAV	193.344
E.T.A.C.	70.632
EAV DTA	16.688.467
EREDI FERNANDES	69.112
EREDI PETTERUTI	188.651
AUTOLINEE VERDICCHIO	59.867
DITTA GIUSEPPE GIANFRANCESCO AUTOSERVIZI	56.150
AUTOLINEE MASTRANTONI	64.558
MORRIELLO G. & C. S.N.C.	61.892
AUTOLINEE NISI ARMANDO E FIGLI	60.087
DITTA PALMENTIERI ANTONIO	145.185
MOT.TAM	38.690
AUTOSERVIZI RICCITELLI	397.301
EREDI FERRAZZA ROBERTO	194.095
AUTOSERVIZI ROMANELLI	150.352
SITA SUD s.r.l.	10.312.000
Viaggi Di Maio s.r.l.	53.710
Totale Servizi regionali	39.680.761

Fonte: Regione Campania

4.1.2.3 Servizi altre modalità

Oltre i servizi ferroviari e automobilistici sono presenti in Regione Campania servizi di tpl espletati con funivie e funicolari il cui dettaglio è riportato nella Tabella 4.13.

Tabella 4.13: Offerta di servizi relativa agli impianti a fune (anno 2014)

	Funic. Montevergine	Funic. Capri	Funic. Centrale	Funic. Montesanto	Funic. Chiaia	Funic. Mergellina	Funiv. Faito	Funiv. Laceno
Lunghezza Rete [m]	1.669	663	1.270	825	536	570	2.945	1.872
Offerta [vett*km]	0 ¹²	70.369	277.333	107.372	75.158	36.181	0 ¹³	33.184

4.2 La dotazione di mezzi

La Regione Campania con il supporto di ACaM nell'anno 2014 ha elaborato delle Schede di richiesta dati relative alla dotazione, in particolare per ciò che riguarda il materiale rotabile ed i vettori per il trasporto in

¹² Riaperta all'esercizio dal 25/06/2016

¹³ Riaperta all'esercizio dal 04/05/2016

generale, delle aziende che esercitano servizi di TPL di tipo automobilistico, ferroviario e marittimo in ambito regionale. Di seguito si riportano, distinte per settore, le analisi e le elaborazioni sui dati reperiti.

4.2.1 Settore Ferroviario

Il servizio di Trasporto Pubblico Locale su ferro è esercito da Trenitalia, EAV e ANM.

Le tabelle che seguono descrivono:

- la consistenza del materiale rotabile in dotazione in relazione alla tipologia del mezzo, all'alimentazione, al costruttore, al modello, all'anno di costruzione;
- il numero di mezzi sui quali sono presenti Dotazioni standard (Sistemi di Controllo marcia, Ripetizione segnali, Telecomunicazioni terra-treno) e Dotazioni particolari come ad esempio aria condizionata, presenza di telecamere a circuito chiuso, sistemi di comunicazione audiovisivi ed altre eventuali dotazioni.

4.2.1.1 Trenitalia

La società Trenitalia, presso la Direzione Regionale Campania, è dotata di una flotta di 105 mezzi di cui 62 motrici e 43 carrozze. I treni Jazz, pur essendo in dotazione Trenitalia, sono di proprietà della Regione Campania e, al 22/06/2016 hanno una consistenza di 18 Elettromotrici e 27 carrozze come si evince nelle tabelle seguenti:

Tabella 4.14: Consistenza treni in dotazione a Trenitalia (dati aggiornati al 22 giugno 2016)

TIPOLOGIA MEZZO	MOTRICI				CARROZZE			
	Elettromotrice	Automotrice	Elettromotrice	Elettromotrice	Rimorchiata elettromotrice JAZZ	Rimorchiata automotrice DMU	Rimorchiata elettromotrice TAF	Rimorchiata elettromotrice EMU
DOTAZIONE	18	16	24	22	27	8	24	11
ALIMENTAZIONE	Elettrica	Diesel	Elettrica	Elettrica	Elettrica			
GRUPPO	JAZZ	DMU	TAF	EMU	JAZZ	DMU	TAF	EMU
COSTRUTTORE	ALSTOM	ALSTOM	ANSALDO BRED A	ALSTOM	ALSTOM	ALSTOM	ANSALDO BRED A	ALSTOM
MODELLO	Treno METROPOLITANO	Treno Bassa Frequentazione	Treno Alta Frequentazione	Treno Bassa Frequentazione	Treno METROPOLITANO	Treno Bassa Frequentazione	Treno Alta Frequentazione	Treno Bassa Frequentazione
ANNO COSTRUZIONE	2015-2016	2005-2007	1998-2001	2004-2006	2015-2016	2005-2007	1998-2001	2004-2006
POSTI A SEDERE	253	108	180	108	253	37	288	37
POSTI TOTALI	468	212	338	212	468	74	502	74
TRENI DA ALIENARE	0	0	0	0	0	0	0	0
TRENI DA REVAMPIZZARE(*)	0	16	24	22	0	8	24	11
DEPOSITI/OFFICINE/RIMESSE	NAPOLI CAMPI FLEGREI	BENEVENTO	NAPOLI CAMPI FLEGREI	NAPOLI CAMPI FLEGREI	NAPOLI CAMPI FLEGREI	BENEVENTO	NAPOLI CAMPI FLEGREI	NAPOLI CAMPI FLEGREI

(*) per revamping Trenitalia intende le attività che vanno dalla ripellicolatura con nuova livrea regionale alle migliorie relative alla trazione ed agli allestimenti.

Tabella 4.15: Numero di mezzi Trenitalia con Dotazioni standard e Dotazioni particolari (dati aggiornati al 22 giugno 2016)

TIPOLOGIA MEZZO	DOTAZIONE	Dotazioni Standard Veicolo			Dotazioni Particolari			
		Sistema di Controllo Marcia Treno - SCMT/SSC	Ripetizione Segnali - RSC	Telecomunicazioni Terra Treno - TTT	Aria condizionata	Telecamere a circuito chiuso	Sistemi di comunicazione e passeggeri audiovisivi	Altre eventuali dotazioni non standard del veicolo
Automotrice Diesel DMU	16	16	16	16	16	16	16	Oboe-Sonorizzazione
Elettromotrice Elettrica TAF	24	24	24	24	24	0	22	Oboe-Sonorizzazione
Elettromotrice Elettrica EMU	22	22	22	22	22	22	22	Oboe-Sonorizzazione
Carrozza Rimorchiata automotrice DMU	8	0	0	0	8	8	8	Oboe-Sonorizzazione
Carrozze Rimorciate elettromotrice TAF	24	0	0	0	24	0	22	Oboe-Sonorizzazione
Carrozza Rimorchiata elettromotrice EMU	11	0	0	0	11	11	11	Oboe-Sonorizzazione
Elettromotrice Elettrica JAZZ	18	18	18	18	18	18	18	Oboe-Sonorizzazione
Carrozza Rimorchiata elettromotrice JAZZ	27	0	0	0	27	27	11	Oboe-Sonorizzazione
TOTALE	150	80	80	80	150	102	130	



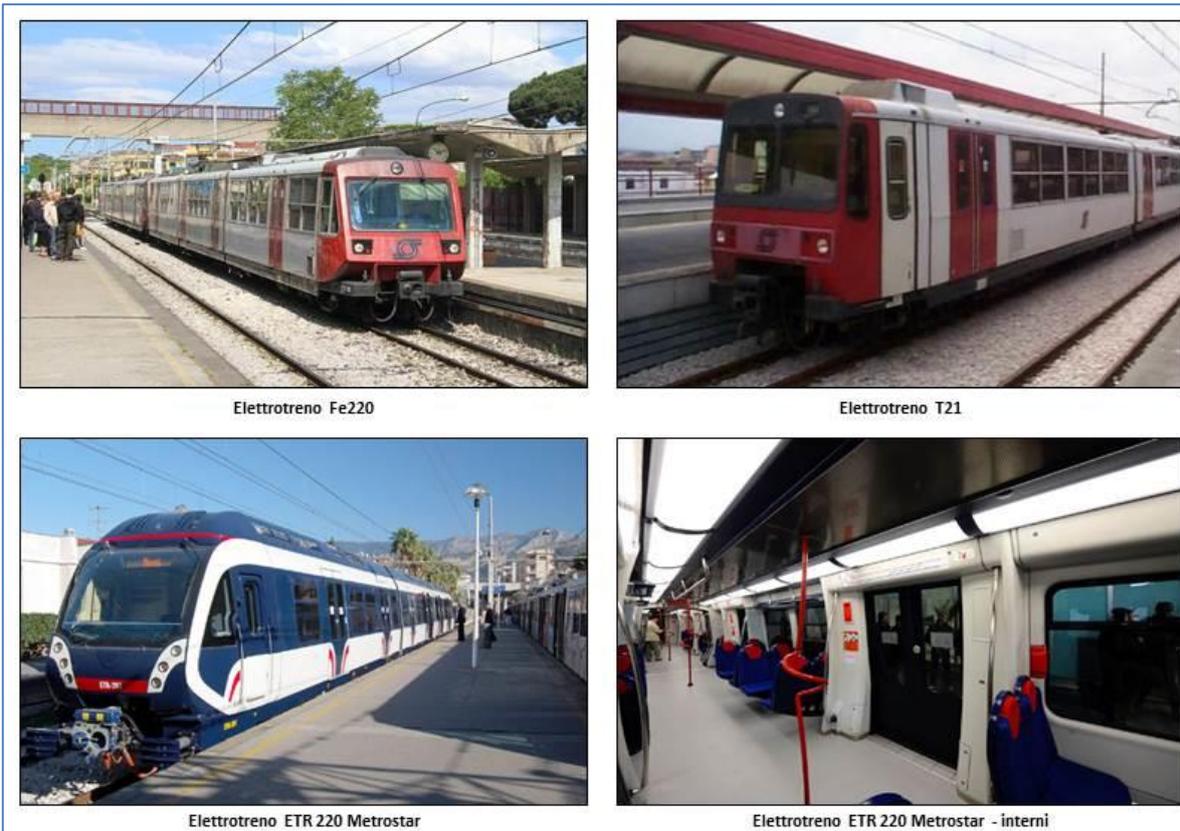
Figura 4.1: Materiale rotabile in dotazione a Trenitalia

4.2.1.2 EAV

La società EAV srl (ex Circumvesuviana, ex Sepsa e ex MCNE) che gestisce il servizio di trasporto su ferro nella Regione Campania, è dotata di una flotta di 207 vetture del tipo indicato in Tabella 4.16.

Tabella 4.16: Consistenza treni in dotazione a EAV (dati aggiornati al 22 giugno 2016)

LINEA	VESUVIANA			CUMANA+CIRCUMFLEGREA			PISCINOLA-AVERSA	PIEDIMONTE-BENEVENTO			
	Treni in Dotazione	83	35	26	10	7		14	10	3	1	3	1
Tipologia Mezzo	FE220	T21	ETR (Metrostar)	ET100	EN300	ET400	MA 100	ET125	ET126	ET126	ALE088 (FERR)
Costruttore	ANSALDO	ANSALDO BRED A	ANSALDO BRED A - FIREMA	AERFER-OCREN	SO FER-ITALTRAFO	FIOR E-ANSALDO	ANSALDO	TI BB	FIREMA	FIREMA	FIREMA
Anno di costruzione	1971-1979	1989-1993	2008-2014	1961-1962	1977-1978	1992-1995	1981-1984	1959	1992	1984-1989	1984
Posti a sedere	124	120	48/72	162	148	72	64	64/80	76	76	68
Posti totali	372	396	445/400	424	364	522	480	110/126	133	133	121
TRENI DA ALIENARE	30	1	1	2	7	0	0	0	0	0	0
TRENI DA REVAMPIZZARE	12	25	0	0	0	14	0	2	0	1	0
DEPOSITI/OFFICINE /RIMESSE	3			3			1	2			



Elettrotreno Fe220

Elettrotreno T21

Elettrotreno ETR 220 Metrostar

Elettrotreno ETR 220 Metrostar - interni

Figura 4.2: Materiale rotabile in dotazione a EAV – Ex Circumvesuviana



Elettrotreno ET 200

Elettrotreno EN 300

Elettrotreno ET 400

Figura 4.3: Materiale rotabile in dotazione a EAV – Ex SEPSA



Elettrotreno Ale 125



Elettrotreno Ale 126



Elettrotreno Ale 088



Elettrotreno MA100

Figura 4.4: Materiale rotabile in dotazione a EAV – Ex MCNE



Automotrice Aln 668



Automotrice Aln 663

Figura 4.5: Materiale rotabile in dotazione a EAV – Ex MCNE – Ferrovia Alifana Napoli – Piedimonte Matese

Tabella 4.17: Numero di mezzi EAV con Dotazioni standard e Dotazioni particolari (dati aggiornati al 22 giugno 2016)

Tipologia Mezzo	Treni in Dotazione	Dotazioni Standard Veicolo			Dotazioni Particolari			
		Sistema di Controllo Marcia Treno - SCMT/SSC	Ripetizione Segnali - RSC	Telecomunicazioni Terra Treno - TTT	Aria condizionata	Telecamere a circuito chiuso	Sistemi di comunicazione passeggeri audiovisivi	Altre eventuali dotazioni non standard del veicolo
ET100	10	0	0	0	10	0	0	RCE
EN300	7	0	0	0	7	0	0	RCE
ET400	14	0	0	0	13	13	13	RCE
FE220	83	0	83	83	83	83	83	PIS-SOS
T21	35	0	35	35	35	35	35	PIS-SOS
ETR	26	26	26	26	26	26	26	0
ET125	3	2	2	0	4	0	0	TELOC/RCE
ET126	4	4	1	0	4	3	3	TELOC/RCE/OBOE
Ale088	1	1	0	0	4	1	1	TELOC/RCE
MA100	10	0	0	0	10	10	10	ATP C/D
Aln 880	2	0	2	0	2	0	0	TELOC/RCE
Aln 668	8	8	0	0	8	0	0	SCMT
Aln 663	2	2	0	0	2	0	0	SCMT
Aln773	2	0	2	0	0	0	0	TELOC/RCE

4.2.1.3 ANM (ex MetroNapoli)

La società ANM spa (ex MetroNapoli) che gestisce il servizio di trasporto metropolitano e funicolare nel territorio del Comune di Napoli, è dotata di una flotta di 51 vetture del tipo:

Tabella 4.18: Consistenza treni in dotazione a ANM

LINEA	Ex Metronapoli		Funicolari			
	Elettromotrice	Elettromotrice	Treno Funicolare Centrale	Treno Funicolare di Chiaia	Treno Funicolare di Montesanto	Treno Funicolare di Mergellina
TIPOLOGIA MEZZO	Elettromotrice	Elettromotrice	Treno Funicolare Centrale	Treno Funicolare di Chiaia	Treno Funicolare di Montesanto	Treno Funicolare di Mergellina
DOTAZIONE	45	6	2	2	2	2
ALIMENTAZIONE						
COSTRUTTORE	ANSALDO TRASPORTI	ANSALDO TRASPORTI	CWA	Lovisolò	Lovisolò	OPRE
MODELLO	M12-M13	T67				
ANNO COSTRUZIONE	1992	1989	1990	1975	1975	1989
POSTI A SEDERE	60	38	72	40	40	16
POSTI TOTALI	424	197	450	300	300	60



Figura 4.6: Materiale rotabile in dotazione a ANM spa (ex MetroNapoli)

Tabella 4.19: Numero di mezzi con Dotazioni standard e Dotazioni particolari (Elaborazione ACAM)

TIPOLOGIA MEZZO	Treni in Dotazione	Dotazioni Standard Veicolo			Dotazioni Particolari			
		Sistema di Controllo Marcia Treno - SCMT/SSC	Ripetizione Segnali - RSC	Telecomunicazioni Terra Treno - TTT	Aria condizionata	Telecamere a circuito chiuso	Sistemi di comunicazione passeggeri audiovisivi	Altre eventuali dotazioni non standard del veicolo
Elettromotrice M12-M13	45	45	45	45	0	45	45	Sitram
Elettromotrice T67	6	0	0	6	0	6	6	-
Treno Funicolare Centrale	2	0	0	0	0	2	2	-
Treno Funicolare di Chiaia	2	0	0	0	0	2	2	-
Treno Funicolare di Montesanto	2	0	0	0	0	2	2	-
Treno Funicolare di Mergellina	2	0	0	0	0	2	2	-
TOTALE	59	45	45	51	0	59	59	



Figura 4.7: Materiale rotabile in dotazione a ANM spa (ex MetroNapoli) – Funicolari

4.2.2 Settore Automobilistico

Il servizio di Trasporto Pubblico Locale su gomma è esercito da circa 120 aziende distribuite in tutta la Regione Campania. L'intera flotta è pari a circa 3500 mezzi di cui il 96% sono autobus e il restante filobus e tram.

Come risulta dalla Tabella 4.20 circa il 65% delle aziende di TPL che esercitano servizio di tipo automobilistico hanno un parco veicolare costituito da meno di 10 autobus e il 73% della flotta è detenuto da 7 aziende.

Tabella 4.20: Numero di mezzi per azienda (Elaborazione ACAM)

TIPOLOGIA MEZZO	AZIENDA	NUMERO DI MEZZI
AUTOBUS	A.IR. AUTOSERVIZI IRPINI	188
	A.M.T.S. S.P.A.	41
	A.T.C. AZIENDA TRASPORTI CAMPANA SRL - CAPRI	25
	A.T.C. AZIENDA TRASPORTI CAMPANI S.R.L. -VITULAZIO	25
	ACIERNO STEFANO SRL	16
	ANM	630

TIPOLOGIA MEZZO	AZIENDA	NUMERO DI MEZZI
	ATEC SRL	9
	AUTOLINE E NOLEGGIO ALTO SELE SRL	7
	AUTOLINEE TRULIO	3
	AUTOLINEE ANTONIO PALMENTIERI	10
	AUTOLINEE BARTOLINI SRL	5
	AUTOLINEE BIZZARRO S.R.L.	9
	AUTOLINEE BUONOTOURIST S.R.L.	40
	AUTOLINEE CURCIO E FIGLI SRL	14
	AUTOLINEE D'AGOSTINO SNC	4
	AUTOLINEE EREDI ARTURO LAMANNA SNC	21
	AUTOLINEE EREDI DI FERNANDES PASQUALINO S.A.S.	12
	AUTOLINEE F.LLI VERDICCHIO	9
	AUTOLINEE L.A.S. - SNC	7
	AUTOLINEE LETTIERI SRL	20
	AUTOLINEE MEZZULLO DI PEPE LUCIA & C. SNC	5
	AUTOLINEE PEDUTO LUIGI SRL	4
	AUTOLINEE RUOCCO S.R.L.	8
	AUTOLINEE SELLITTO SRL	8
	AUTOSERVIZI CONTE DI CONTE GERARDO & C. SNC	3
	AUTOSERVIZI COPPOLA S.R.L.	2
	AUTOSERVIZI DI CAPRIO	3
	AUTOSERVIZI DI GIORDANO ISABELLA & C. SNC	2
	AUTOSERVIZI EREDI ROBERTO FERRAZZA S.R.L.	11
	AUTOSERVIZI FUSCO NICOLA & C.SNC	3
	AUTOSERVIZI GAETANI S.R.L.	4
	AUTOSERVIZI GIUSEPPE GIANFRANCECO DI MARINO GIUSEPPINA	4
	AUTOSERVIZI I.E. SRL	4
	AUTOSERVIZI MORETTI S.R.L.	2
	AUTOSERVIZI RICCITELLI S.R.L.	14
	AUTOSERVIZI ROMANELLI SRL	4
	AUTOSERVIZI SANTOMAURO COSIMO & C. SNC	5
	AUTOSERVIZI SARDELLA SRL	9
	AUTOSERVIZI UNIVERSAL	22
	AUTOTRASFER SRL	4
	AZIENDA MOBILITA' UFITANA SPA	11
	BENEDUCE AGOSTINO & C.SNC	5
	C.L.P. SVILUPPO INDUSTRIALE S.P.A.	276
	CAPUTO BUS S.R.L.	13
	CARUCCIO MICHELE	2
	RAGGRUPPAMENTO COSAT	105
	CSTP AZIENDA DELLA MOBILITÀ S.P.A.IN A.S.	264
	CTI-ATI S.P.A	48
	CTP - COMPAGNIA TRASPORTI PUBBLICI SPA	404

TIPOLOGIA MEZZO	AZIENDA	NUMERO DI MEZZI
	D.A.V. DITTA ANGELINO VINCENZO SRL	45
	D'ALESSIO CARMELA	2
	DITTA EREDI MICHELE FERRAZZA	5
	E.A.C. S.R.L	8
	E.T.A.C. SRL -	42
	ENTE AUTONOMO VOLTURNO S.R.L.	485
	EREDI D'APICE S.A.S. DI D'APICE FRANCESCO	3
	EREDI DI PETTERUTI LEOPOLDO S.A.S.	6
	EREDI LA MANNA SAS	5
	EREDI PECORARO G. SNC	2
	EREDI TARDUGNO SANTINO GIOVANNI SNC	7
	F.LLI LAUDATO SRL	6
	FLAVIO GIOIA SAS	8
	FRANCESCO & GIUSEPPE MANSI S.N.C.	16
	GORRASI F. & C. SNC	2
	I.N.TR. SRL -	6
	IERVOLINO ALFONSO & FIGLI SNC	3
	LAUDATO FIORE SRL	10
	MARCARELLI GIUSEPPE	3
	MASTRANTONI AUTOLINEE SRL	4
	MAZZONE TURISMO	2
	MINELLA SAS	3
	MIRANTETUR S.R.L.	3
	MORRIELLO GREGORIO & C. SNC	9
	MOTTAM S.R.L.	15
	NISI ARMANDO & FIGLI SAS	6
	PECORI S.A.S.	14
	RISPOLI S.R.L.	5
	ROMANOBUS	1
	S.A.T. DI IUZZOLINO A. & C. SNC	2
	S.M.EC. COOP.ARL	4
	SAQUELLA BUS SERVICE S.A.S	10
	SCAM SRL	8
	SITA SUD S.R.L.	261
	SOC. ANGELO FERRAZZA & C. SAS	6
	STAIANO AUTOSTRASPORTI SRL	8
	T.A.I. DI DELLA CORTE F.E BASSO A.& C.S.A.S	3
	TORQUATO TASSO SOCIETÀ COOPERATIVA AR.L.	24
	ZAMPETTI & C. S.A.S.	2
	Subtotale	3398
FILOBUS	ANM	87
TRAM	ANM	54
	Totale	3539

La Tabella 4.21 che segue descrive la consistenza del parco autobus in relazione alla tipologia di alimentazione, alla classe di appartenenza e alla categoria di immatricolazione. Dall'analisi dei dati si evince che il parco veicolare utilizzato dalle aziende in ambito urbano ed extraurbano in Campania è costituito quasi totalmente da autobus diesel, di cui circa la metà è di classe I e categoria M3, ossia con oltre 22 posti complessivi più conducente e con spazi per passeggeri in piedi.

Tabella 4.21: Consistenza parco veicolare (Elaborazione ACAM)

ALIMENTAZIONE	Classe di immatricolazione	Categoria di Immatricolazione				TOTALE
		M1	M2	M3	non indicata	
Diesel	Classe A	1	7	173	10	191
	Classe B	0	4	144	4	152
	Classe I	24	60	1332	15	1431
	Classe II	0	16	655	3	674
	Classe III	3	13	365	1	382
	non indicata	0	0	115	1	116
Subtotale		28	100	2784	34	2946
Elettrica	Classe A	0	0	0	0	0
	Classe B	0	0	1	7	8
	Classe I	0	0	11	74	85
	Classe II	0	0	4	28	32
	Classe III	0	0	0	32	32
	non indicata	0	0	0	0	0
Subtotale		0	0	16	141	157
Metano	Classe A	0	0	3	0	3
	Classe B	0	0	19	0	19
	Classe I	0	0	107	0	107
	Classe II	0	0	128	0	128
	Classe III	0	0	7	0	7
	non indicata	0	0	12	0	12
Subtotale		0	0	276	0	276
Combinata	Classe A	0	0	0	0	0
	Classe B	0	0	0	0	0
	Classe I	0	0	10	0	10
	Classe II	0	0	9	0	9
	Classe III	0	0	0	0	0
	non indicata	0	0	0	0	0
Subtotale		0	0	19	0	19
Totale		28	100	3095	175	3398

Dai dati disponibili è stato possibile inoltre classificare il parco veicolare rispetto alla lunghezza, all'età e alle dotazioni a corredo, come descritto nelle seguenti tabelle:

Tabella 4.22: Classificazione per lunghezza (Elaborazione ACAM)

Classe Lunghezza	Descrizione	n. Autobus
L < 8 m	Cortissimi	786
8m ≤ L < 9,7 m	Corti	355
9,7 m ≤ L < 10,8 m	Medi	824
10,8 m ≤ L < 12 m	Normale	1302
12 m ≤ L < 18 m	Lunghi	43
L ≥ 18	Autosnodati Lunghi	0
Non indicata	-	88
Totale		3.398

Rispetto alle classi di lunghezza circa il 39 % degli autobus in dotazione alle aziende di TPL campane sono autobus con lunghezza compresa tra i 10 e 12 m e circa il 25% sono autobus di tipo corti.

Per l'età il parametro utilizzato è stato l'anno di prima immatricolazione a partire dal quale si sono utilizzate le seguenti classi aggregate:

- età < 1984, autobus con più di 30 anni;
- 1985 ≤ età ≤ 1994, autobus tra i 20 ed i 30 anni;
- 1995 ≤ età ≤ 2004, autobus tra i 10 ed i 20 anni;
- 2004 ≤ età ≤ 2009, autobus tra i 10 ed i 5 anni
- età < 2009 autobus con meno di 5 anni;

La caratterizzazione generale rispetto alle classi di lunghezza porta ai risultati indicati in Figura 4.21 come si può notare circa il 39 % degli autobus in dotazione alle aziende di TPL campane sono autobus con lunghezza compresa tra i 10 e 12 m. Inoltre rilevante (25%) è la presenza di autobus tipo corti.

Per l'età il parametro utilizzato è l'anno di prima immatricolazione, si sono utilizzate le seguenti classi aggregate:

- età < 1984, autobus con più di 30 anni;
- 1985 ≤ età ≤ 1994, autobus tra i 20 ed i 30 anni;
- 1995 ≤ età ≤ 2004, autobus tra i 10 ed i 20 anni;
- 2004 ≤ età ≤ 2009, autobus tra i 10 ed i 5 anni
- età < 2009 autobus con meno di 5 anni;

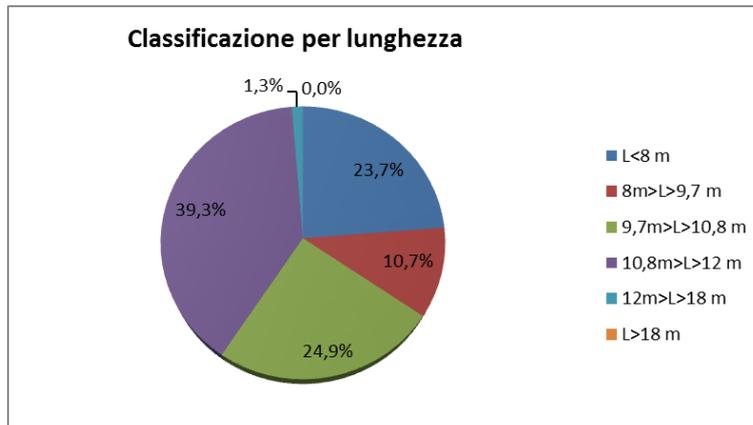


Figura 4.8: Classificazione autobus per lunghezza

La caratterizzazione generale rispetto alle classi di età porta ai risultati indicati in Tabella 4.23 e Figura 4.9.

Tabella 4.23: Classificazione per età (Elaborazione ACAM)

Classe Anni	n. Autobus
anni < 5	311
5 ≤ anni < 10	858
10 ≤ anni < 15	991
15 ≤ anni < 20	718
20 ≤ anni < 30	445
anni ≥ 30	44
non indicata	31
Totale	3.398



Figura 4.9: Classificazione autobus per età

Per la definizione dell'età media del parco mezzi circolante è stato considerato come parametro di riferimento la prima immatricolazione. Dall'elaborazione dei dati è emerso che l'anzianità media stimata è

di 14 anni.

In relazione alla tipologia di dotazione, la Tabella 4.24 riporta per tutto il parco veicolare disponibile la presenza delle diverse dotazioni di bordo quali ad esempio aria condizionata, presenza di telecamere a circuito chiuso, sistemi di comunicazione audiovisivi ed altre eventuali dotazioni.

Tabella 4.24: Numero di mezzi con Dotazioni particolari (Elaborazione ACAM)

TIPOLOGIA DI DOTAZIONE	Presente	Non presente	Informazione non disponibile
Aria Condizionata	2.447	944	7
Pedana Diversamente Abili	1.175	2.173	50
Telecamere a Circuito Chiuso	1.105	2.264	29
Sistemi Di Comunicazione Audiovisivi o Sonori ai Passeggeri	1.027	2.314	57
Obliteratrici	2.539	717	142
Modulo di Bordo di Localizzazione e/o Trasmissione Dati	1.775	1.559	64
Contapasseggeri	797	2.540	61

4.2.3 Settore Marittimo

Da un'analisi desk delle Unità operanti nel Golfo di Napoli emerge che i mezzi operanti sono in tutto 55, come si evince dalla Tabella 4.25 seguente:

Tabella 4.25: Unità passeggeri operanti nel Golfo di Napoli suddivise per tipologia

TIPOLOGIA MEZZO	N.UNITA'
Aliscafi	3
Monocarena	20
Catamarani	19
Motonavi	11
Motonavi Veloci	2
TOTALE	55

Di queste 41 unità sono adibite al solo trasporto passeggeri e appartengono alle 3 tipologie:

- Aliscafi: mezzi veloci che ad una certa velocità emergono dall'acqua grazie alla portanza di "ali" consentendo così il raggiungimento di elevate velocità con un moderato dispendio energetico;
- Monocarena HSC: unità ad alta capacità e capaci di raggiungere notevoli velocità grazie alle caratteristiche plananti degli scafi, con propulsione quasi sempre idrogetto per ridurre i consumi energetici dovuti all'attrito delle eliche ed alla cavitazione;

- Catamarani: unità veloci caratterizzate dall'aver una superficie immersa, e quindi una resistenza all'avanzamento, minore ottenuta "svuotando" la parte centrale dello scafo a creare due carene, possono essere a scafo singolo o a doppio scafo (DSC) ed hanno tipicamente propulsione a idrogetto.

Le restanti 14 unità sono in grado di trasportare oltre ai passeggeri anche un certo numero di veicoli ed appartengono alle 3 tipologie:

- Motonave Traghetto Ro/Pax: unità in grado di imbarcare mezzi gommati in modo autonomo attraverso rampe di accesso e passeggeri;
- Motonave Veloce Ro/Pax: unità veloce di notevoli dimensioni capace di trasportare veicoli gommati e passeggeri;
- Catamarano HSC Ro/Pax: unità veloce bicarena in grado di trasportare veicoli gommati e passeggeri.

4.3 Le frequentazioni

I dati relativi all'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale, presentati di seguito, sono stati elaborati a partire dall'indagine di frequentazione condotta dal Consorzio UnicoCampania per l'anno 2015. Tale indagine, la cui finalità è quella di ripartire gli introiti derivanti dall'integrazione tariffaria, è basata sulla rilevazione campionaria del numero di passeggeri che utilizza il TPL. A partire dai dati rilevati, per ogni azienda è stato elaborato il numero di passeggeri trasportati nel giorno medio attraverso l'opportuno utilizzo di metodologie proprie dell'inferenza statistica (cfr. Tabella 4.26:).

Prima di analizzare tale dato, è necessario precisare che esso è riferito alle principali¹⁴ aziende aderenti all'integrazione tariffaria, che rappresentano il 100% dei servizi minimi su ferro ed oltre l'80% di quelli minimi su gomma, di conseguenza il valore complessivo è leggermente sottostimato.

L'analisi della Tabella 4.26:, dove è riportato il dato suddiviso per modalità di trasporto ed azienda, consente di evidenziare come la frequentazione giornaliera media sia equamente distribuita fra i servizi su Ferro/Fune (51,5%) e quelli su gomma (48,5%). All'interno della modalità Ferro/Fune, l'azienda che fa registrare il maggior numero di passeggeri trasportati è l'EAV, con il 37,5% del totale, mentre, All'interno della modalità Gomma, l'azienda che fa registrare il maggior numero di passeggeri trasportati è l'ANM, con il 49,6% del totale.

¹⁴ ANM, AIT, CTI-ATI, AMTS, TRENITALIA, EAV, EAV-DTA, CTP, CSTP, SITASUD



In assoluto, indipendentemente dalla modalità di trasporto utilizzata, l'azienda che trasporta il maggior numero di passeggeri è l'ANM¹⁵, con il 40,6% del totale, seguita dall'EAV (19,3% del totale) e da Trenitalia (15,7% del totale).

Tabella 4.26: Passeggeri trasportati nel giorno medio

Modalità di trasporto	Ambito aziendale d'esercizio	Passeggeri trasportati giorno medio	Azienda	Incidenza per modalità	Incidenza assoluta
Ferro	Flegreo	42.438	EAV	10,3%	5,3%
	Vesuviano	99.495		24,2%	12,5%
	Metropolitano	8.378		2,0%	1,1%
	Sub-urbano	3.664		0,9%	0,5%
	Regionale	48.035	TRENITALIA	11,7%	6,0%
	Metropolitano	76.888		18,7%	9,6%
	Urbano	95.963	ANM	23,4%	12,0%
Fune	Urbano	35.620		8,7%	4,5%
Sub-totale Ferro/Fune		410.481		100,0%	51,5%
Gomma	Urbano	167.196	ANM	43,2%	21,0%
	Interprovinciale	24.600		6,4%	3,1%
	Urbano+Sub-urbano	33.234	CSTP	8,6%	4,2%
	Extraurbano	19.924		5,2%	2,5%
	Urbano	24.593	AIR	6,4%	3,1%
	Urbano	9.116	CTI-ATI	2,4%	1,1%
	Urbano+Extraurbano	63.413	CTP	16,4%	8,0%
	Extraurbano	4.000	EAV divisione trasporto automobilistico	1,0%	0,5%
	Extraurbano	33.955	SITASUD	8,8%	4,3%
	Urbano	6.569	AMTS	1,7%	0,8%
Sub-totale Gomma		386.600		100,0%	48,5%
Totale		797.081			100,0%

¹⁵ Il dato di frequentazione della Linea1 e delle Funicolari è riferito al 2012 in quanto siamo in attesa dell'invio del dato aggiornato al 2015, di conseguenza le percentuali di utilizzo su menzionate sono da intendersi come provvisorie.

5 INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEM CAMPANO (ITSC)

I sistemi di trasporto intelligenti (Intelligent Transport Systems - ITS) sono applicazioni integrate delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni ai sistemi di trasporto che consentono, tramite acquisizione, elaborazione e diffusione dell'informazione, di ottimizzare le reti di trasporto di persone e merci e di quantificare i relativi benefici.

Le esperienze italiane ed europee riguardanti l'implementazione a livello locale e di rete degli ITS hanno dimostrato in modo significativo i benefici ottenibili per l'intero sistema di trasporto in termini di efficienza, sicurezza, impatto ambientale e produttività complessiva, a fronte di investimenti relativamente modesti e tempi di realizzazione brevi, comunque estremamente inferiori a quelli necessari alla costruzione di nuove infrastrutture. Gli ITS rappresentano una alternativa gestionale e tecnologica alla realizzazione di nuove infrastrutture, che spesso comportano onerosi investimenti pubblici, impatti ambientali e sociali, oltre che tempi di realizzazione eccessivi.

A tal proposito, il recente documento "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica" allegato al documento di Economia e Finanza 2016 e approvato dal Consiglio dei Ministri nell'aprile del 2016 recita *"Le infrastrutture di trasporto potranno, inoltre, essere la frontiera dell'innovazione nel settore della trasformazione digitale ("digital transformation") che rappresenta un fattore abilitante della crescita sostenibile, intelligente ed inclusiva del Paese, in grado di creare infrastrutture nuove e leggere, di qualità, più sicure, più economiche, meglio utilizzate e fruite, che generino dati e servizi per una migliore esperienza del viaggio per i cittadini e una più efficiente logistica per le merci.*

Le politiche infrastrutturali rappresentano uno dei settori di intervento pubblico a più alto impatto sull'intero sistema economico nazionale. Esse, pertanto, possono costituire una leva per la politica industriale nazionale, non solo migliorando le condizioni di accessibilità al mercato per le imprese e per i poli industriali, ma anche attraverso stimoli specifici all'innovazione tecnologica ed alla competitività interna delle filiere produttive connesse al settore dei trasporti.

In particolare, le politiche infrastrutturali dovranno essere orientate alla creazione di sinergie con una strategia industriale del Paese al fine di favorire investimenti orientati all'innovazione nella produzione di mezzi di trasporto pubblico, infrastrutture e sistemi tecnologici (infrastrutture "smart", sistemi intelligenti di trasporto ITS) e nella fornitura di servizi innovativi e in linea con le esigenze del mercato.

In questo contesto si colloca la scelta della Regione Campania di realizzare il cosiddetto ITSC (*Intelligent Transport Systems Campano*) che consentirà di ottimizzare, presiedere e gestire i trasporti a livello regionale e, nello specifico, i trasporti pubblici eserciti sull'area regionale al fine di offrire un maggiore e

migliore servizio ai cittadini, conseguire economie di scala, gestire in modo efficace il servizio.

L'uso massivo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione nei servizi di trasporto pubblico è al contempo giustificato dai possibili margini di miglioramento dell'attuale assetto del TPL e dalla progressiva diminuzione di risorse economiche che obbliga ad un recupero di efficienza.

Il Piano Regionale di Infomobilità (*PRIM*) costituisce il riferimento programmatico per l'integrazione e lo sviluppo delle applicazioni di telematica al sistema di trasporto della Regione Campania.

5.1 Inquadramento normativo

La regione Campania con **Delibera della Giunta Regionale n. 13 del 18/01/2013** ha approvato le linee guida dell'Intelligent Transport System Campano (ITSC), in coerenza con quanto previsto:

- dal **Piano Regionale di Infomobilità (PRIM)**, le cui linee guida sono state approvate con DGRC n°1787 del 14/11/2008, che è stato redatto ai sensi dell'Accordo in materia di infomobilità sottoscritto da Governo, Regioni e Autonomie locali il 31 maggio 2007, i cui obiettivi sono definiti in accordo con le finalità generali della politica regionale, riportate, tra l'altro, nel "Documento Strategico Regionale per la Politica di Coesione 2007/2013", e nazionale, definite nei documenti di programmazione nazionali tra i quali si ricordano le "Linee Guida del Piano Generale della Mobilità" del 2007, il "Piano Generale dei Trasporti e della Logistica" del 2001, il "Documento Strategico Mezzogiorno: linee per un nuovo programma Mezzogiorno 2007-2013" del 2005
- dalla **Direttiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010** che istituisce un quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo coordinati e coerenti di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) nell'Unione, e stabilisce le condizioni generali necessarie a tale scopo. Prevede l'elaborazione di specifiche per le azioni nell'ambito dei settori prioritari nonché l'elaborazione, se del caso, delle norme necessarie
- dal **DL n.179 emanato dal Consiglio dei Ministri il 18 Ottobre 2012, "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese"**, convertito poi dalla legge 17 dicembre 2012 n, 221, che:
 - **all'art 8 comma 1**, al fine di migliorare i servizi ai cittadini nel settore del trasporto pubblico locale e per **incentivare l'uso degli strumenti elettronici riducendone i costi connessi**, stabilisce esplicitamente che **le aziende di trasporto pubblico locale promuovano l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili a livello nazionale**. In altri termini si evidenzia la necessità di promuovere l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabile a livello nazionale, indicando il termine di 90 giorni per l'emanazione delle regole tecniche necessarie per le aziende di trasporto pubblico al fine di favorire, gradualmente e nel

rispetto delle soluzioni esistenti, l'uso della bigliettazione elettronica interoperabile;

Successivamente, in attuazione a quanto disposto dalla citato DL n.179, convertito dalla Legge 17 dicembre 2012 n. 221, è stato emanato **il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato dalla GU n.72 del 26 marzo 2013** che, confermando i quattro settori di intervento, individua:

- i requisiti per la diffusione degli ITS, art. 3;
- le azioni per favorire lo sviluppo degli ITS sul territorio nazionale, art 4;
- l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico ed alla mobilità, Capo II Azioni e settori di intervento, art. 5;
- il ComITS, Comitato di indirizzo e coordinamento delle iniziative in materia di ITS.

A questo quadro nazionale di riferimento va aggiunto quanto indicato all'interno del Piano d'Azione ITS nazionale adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto n. 44 del 12 febbraio 2014.

Nello specifico nella identificazione delle azioni prioritarie del Settore 2 - Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci- sono individuate due Azioni Principali orientate allo sviluppo dei sistemi ITS nel settore del Trasporto Pubblico Locale:

a) Azione Prioritaria 5: Favorire l'adozione della bigliettazione elettronica integrata e interoperabile per il pagamento dei servizi di TPL

L'azione è tesa a favorire, tanto in ambito regionale che nazionale, l'adozione della bigliettazione elettronica integrata per il pagamento dei servizi di trasporto pubblico locale e per la mobilità privata. L'applicazione dei sistemi di pagamento integrato deve consentire agli utenti di utilizzare i diversi servizi di trasporto (in ambito locale, regionale e nazionale) utilizzando supporti interoperabili per titoli di viaggio condivisi, sosta e taxi.

Per il raggiungimento di tale obiettivo è necessario l'impiego di standard che consentano un uso combinato dello stesso titolo per più funzioni legate alla mobilità urbana, oltre che garantire la massima integrazione con altri sistemi di pagamento e vendita a livello regionale e nazionale.

Gli standard dovranno garantire la possibilità di utilizzare tecnologie wireless e mobile sia di prossimità che di vicinanza residenti su telefoni cellulari su carte di credito/debito, etc..

b) Azione Prioritaria 6: Favorire l'utilizzo degli ITS nel trasporto pubblico locale

Al fine di operare in direzione coerente con la presente azione prioritaria, verrà favorita la creazione, da parte degli Enti locali, di database per la gestione delle flotte regolamentate (quali, ad esempio: bus turistici, veicoli per la logistica urbana, trasporto collettivo) e veicoli autorizzati che

accedono alle zone a traffico limitato, con particolare riferimento ai processi di accreditamento dei veicoli.

Sarà inoltre favorita la razionalizzazione e lo sviluppo dei servizi di trasporto pubblico locale attraverso:

- l'implementazione o l'estensione di sistemi di monitoraggio e localizzazione della flotta;
- la pianificazione e la gestione del servizio e dei turni;
- l'utilizzo di sistemi di pianificazione dei viaggi multi-modalità;
- la diffusione di corsie riservate al trasporto pubblico locale dotate di opportuni sistemi di controllo al fine di scoraggiarne l'utilizzo da parte di veicoli non autorizzati;
- la diffusione di sistemi di priorità semaforica in corrispondenza degli incroci semaforizzati, ai fini della riduzione dei tempi di viaggio e del miglioramento della gestione delle linee;
- l'utilizzo di sistemi di informazione all'utenza alle fermate, anche accessibili attraverso applicazioni per siti web e per smartphone, in grado di fornire informazioni su tempi di attesa, percorsi, fermate e orari;
- la diffusione di piattaforme integrate di gestione e controllo del traffico e della mobilità nelle aree metropolitane, nonché di sistemi di gestione della domanda (ZTL, parcheggi).

L'elaborazione delle procedure di gara da parte delle Aziende di TPL per dotarsi dei sistemi e servizi ITS, dovrà essere il più possibile uniforme e coerente con architetture aperte ed interoperabili, redatte secondo un modello di riferimento da elaborare sulla base di linee guida concordate. I bandi di gara dovranno anche contenere l'esplicita richiesta di valutazione dei parametri di prestazione del servizio prima e dopo l'intervento, al fine di quantificare i benefici che il sistema ITS potrà generare. Tale dato consentirà di misurare in modo concreto il ritorno degli investimenti in termini non solo economici ma anche sociali.

5.2 Gli obiettivi

In coerenza con il PRIM si definiscono gli obiettivi dell'ITSC:

- miglioramento dell'accessibilità al trasporto pubblico riducendo la "barriera" della conoscenza della rete e dei servizi;
- riduzione dei costi di gestione e di manutenzione delle flotte per il trasporto pubblico;
- supporto all'introduzione ed al consolidamento di meccanismi di concorrenza;
- chiarezza e semplificazione nei processi di spesa delle risorse pubbliche;

- miglioramento delle condizioni di sicurezza del sistema regionale di trasporto;
- incentivazione di ricerca, formazione, aggiornamento e produzione industriale di settore.

Il progetto ITSC prevede la realizzazione di un sistema integrato di infrastrutture tecnologiche (sistemi, dispositivi, procedure) applicato a tutti i comparti della mobilità della Regione Campania, con particolare riferimento al trasporto collettivo sulle diverse modalità (ferro, gomma, mare), con varie funzioni.

Il progetto prevede, in particolare, la realizzazione di:

- una Carta Trasporti a microchip contactless, utilizzabile su tutto il territorio regionale;
- gestione delle tariffe integrate e differenziate come previste dal piano tariffario regionale;
- forme di pagamento alternative al contante (borsellino elettronico, carte di credito, bancomat, Internet...);
- un sistema di monitoraggio della flotta di trasporto pubblico;
- un sistema di videosorveglianza a bordo mezzi per migliorare la sicurezza degli operatori e degli utenti del trasporto pubblico;
- apertura del sistema verso altri servizi fruibili in ambito “Mobilità” ed in ambito “pagamento senza contante” in una logica di tipo “multi servizio”;
- tecnologie per le comunicazioni;
- centri di controllo a terra;
- informazione a clienti TPL su Trasporto Pubblico (Display alle fermate, SMS, Internet).

L’idea di introdurre in modo massivo tecnologia dell’informazione nei processi di realizzazione dei servizi di trasporto deriva dalla considerazione che l’attuale assetto del sistema TPL ha significativi margini di miglioramento e che la continua riduzione delle risorse economiche dedicate al settore impone necessariamente un recupero di efficienza.

Le esperienze fino ad oggi maturate danno una chiara evidenza dei vantaggi che le tecnologie della comunicazione e dell’informazione applicate al mondo dei trasporti (Intelligent Transport Systems) possono apportare all’ambiente e al miglioramento dell’efficienza, della sicurezza dei cittadini e della competitività, e confermano come esse costituiscano ormai uno strumento indispensabile per attuare gli obiettivi di mobilità sostenibile.

Gli ITS possono essere sinteticamente definiti come l’insieme di procedure, sistemi e dispositivi che consentono, attraverso la raccolta, l’elaborazione e la distribuzione di informazioni, di migliorare la mobilità, di ottimizzare le varie modalità di trasporto di persone e merci nonché di verificare e quantificare i risultati raggiunti.

Diversi sono oggi i supporti tecnologici che concorrono alla realizzazione degli ITS; essi vanno dalla telefonia

cellulare (GSM, GPRS, UMTS) alla localizzazione satellitare (GPS e in futuro Galileo), dalla radiodiffusione e comunicazione a corto raggio ad Internet, dai sensori per il rilevamento del traffico e i processori di immagini ai dispositivi di pagamento elettronico, dai dispositivi di regolazione (semafori, blocco accessi, ecc.), fino alle tecnologie di visualizzazione (LED, LCD, Laser, Plasma) e alla cartografia digitale GIS.

I sistemi ITS, il più delle volte, non migliorano direttamente la percezione della qualità del servizio ma impongono cambiamenti radicali nei processi gestionali, inducendo maggiore efficienza ed efficacia nella produzione del servizio.

In questa ottica, per il progetto dell'ITS Campano si prevede la predisposizione di una piattaforma di infrastrutture e servizi finalizzata alla modifica dei processi di produzione e fruizione del TPL.

5.3 I vantaggi

Dal punto di vista della fruizione del servizio, un migliore e più affidabile sistema di informazioni al pubblico può aumentare sicuramente il grado di accessibilità ai servizi in quanto una maggiore conoscenza della rete e degli orari, sia in una condizione di "programmato" che di "esercizio", mette in condizione l'utenza di organizzare e realizzare il "viaggio" in modo più vicino alle proprie esigenze. La possibilità di poter eseguire l'acquisto dei biglietti minimizzando i vincoli temporali e spaziali attraverso l'uso di supporti tecnologici (carta prepagata, telefonino, internet...) rende più facile l'uso dei servizi.

Dal punto di vista della produzione, la disponibilità di informazioni può innescare modifiche nei processi di realizzazione delle singole attività ottenendo effetti in termini di una maggiore efficienza delle rese aziendali, di una migliore efficacia dei servizi erogati, di una migliore qualità sia degli ambienti di lavoro che dei servizi.

Non ultima è la possibilità di incidere in modo sostanziale nella gestione dei contratti di servizio che regolano i rapporti tra le aziende esercenti e le amministrazioni pubbliche semplificando ed introducendo maggiore chiarezza e certezza nei processi di spesa delle risorse.

D'altro canto, il rilevamento sistematico di tutti i dati inerenti i servizi di trasporto pubblico rappresenta una condizione necessaria e richiesta anche a livello nazionale nell'ambito delle attività dell'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico.

In una prima ipotesi, si prevede che gli interventi citati potranno essere realizzati:

- mantenendo e valorizzando le infrastrutture tecnologiche già esistenti;
- dotando i mezzi viaggianti via terra (treni, tram, bus) di tecnologia base composta da:
 - un sistema di bordo per il monitoraggio del mezzo (AVM) e la gestione dell'informazione al pubblico, costituito da computer di bordo + gps + gsm/gprs + short range + rete telematica di

bordo + kit di installazione + software di trasmissione + sistema di informazione audio visivo di bordo;

- un sistema di video sorveglianza composto da telecamere ottiche ed ad infrarossi per ogni mezzo;
- un sistema conta passeggeri con apparato a telecamere installato su ogni porta e un sistema di riconoscimento delle immagini;
- un sistema di bigliettazione con un'obliteratrice per porta;
- ampliando la tecnologia di cui è già dotato il naviglio dedicato ai servizi di TPL via mare attraverso l'installazione di:
 - un sistema di bordo per la gestione dell'informazione al pubblico;
 - un sistema di video sorveglianza capace di monitorare tutti gli ambienti;
 - un sistema conta passeggeri con apparato a telecamere installato su ogni varco d'ingresso al mezzo e un sistema di riconoscimento delle immagini;
 - un sistema di bigliettazione con un'obliteratrice per varco d'ingresso al mezzo;
- attrezzando punti salienti della rete autobus con paline intelligenti capaci di fornire informazione all'utenza ovvero, più in generale, almeno supporto alla localizzazione dei mezzi;
- dotando le stazioni ferroviarie di opportuni sistemi di comunicazione all'utenza e di supporto alla localizzazione dei treni;
- distribuendo tessere elettroniche "intelligenti" a tutti gli utenti quale supporto per il processo di bigliettazione;
- realizzando il centro regionale di monitoraggio del TPL.

L'operazione porterà ad un miglioramento del sistema di TPL nel suo complesso in quanto:

- gli utenti avranno disponibile il medesimo sistema di pagamento per tutti i sistemi di TPL della regione;
- la smart card di supporto alle operazioni di pagamento avrà la possibilità di ospitare più tipologie di tariffe contemporaneamente e potrà fornire supporto anche a servizi non di TPL (pagamento parcheggi, cinema, teatro.....);
- gli utenti avranno la possibilità di acquistare titoli di viaggio e ricaricare la smart card utilizzando una rete di vendita composta da più canali (sportelli aziendali, macchinette automatiche, pos rete non aziendale, sportelli bancomat, internet.....);
- i viaggiatori avranno disponibili più informazioni, e di maggiore affidabilità, con le quali programmare il proprio spostamento e riorganizzarlo durante l'esecuzione;

- miglioreranno i livelli di security per i viaggiatori e per il personale viaggiante;
- sarà possibile, per le aziende, monitorare il numero di viaggiatori trasportati e predisporre servizi mirati alla riduzione dei fenomeni dell'elusione e dell'evasione;
- la disponibilità di informazioni relative al monitoraggio dei mezzi viaggianti permetterà la revisione dei processi aziendali portando la produzione del servizio ad una maggiore efficienza;
- sarà possibile avere in tempi rapidi statistiche certificate sul "viaggiato" permettendo la predisposizione di operazioni di clearing basate su dati certi;
- gli stessi dati sul viaggiato permetteranno una migliore programmazione dei servizi rendendoli più congruenti con i livelli di domanda da soddisfare;
- la verifica dei livelli di servizio erogati rispetto a quelli concordati attraverso i contratti di servizi potrà avvenire in tempi più rapidi e basarsi su dati oggettivi;
- i meccanismi di spesa delle risorse pubbliche potranno essere resi maggiormente trasparenti ed ottenere una maggiore certezza sull'entità delle risorse da impegnare;

Il sistema del TPL nel suo complesso avrà una disponibilità di informazioni e tecnologia tale da permettere l'introduzione di principi di concorrenza " nel mercato" affiancando o sostituendo quelli della concorrenza "per il mercato".

La realizzazione del sistema ITS consente di ottimizzare, presiedere e gestire i trasporti pubblici della Regione Campania, al fine di offrire un maggiore e migliore servizio ai cittadini, conseguire economie di scala, gestire in modo efficace il territorio.

5.4 L'Architettura ITSC

L'Architettura del sistema ITS Campano ha come punto focale la realizzazione di un Centro Servizi Regionale che controlli e gestisca l'intero sistema di trasporto pubblico locale.

Ad esso devono, pertanto, collegarsi con un continuo scambio di dati di informazione e di controllo tutti i sistemi tecnologici di cui dovranno dotarsi sia i gestori del Trasporto Pubblico terrestre e navale della regione Campania, sia i gestori di reti ferroviarie e stradali, sia tutti i soggetti che si occupano di trasporto merci.

Il Centro Servizi Regionale deve poter essere perfettamente integrato ed interoperabile con un più complesso sistema di gestione della mobilità regionale, in modo da dialogare con tutte le componenti e gli attori del sistema di trasporto, attraverso un continuo e affidabile flusso di informazione e comunicazione. Pertanto il sistema è stato progettato per garantire ampie caratteristiche di modularità e standardizzazione. In tal senso il Centro Servizi dovrà integrare e sfruttare la cooperazione dei dati provenienti dalle diverse

fonti, gestite da ACaM, quali:

- il **Centro di infomobilità “Muoversi in Campania”** il cui scopo istituzionale è raccogliere e mettere a disposizione su più canali informativi (TV, Radio, Internet, ...) una serie di servizi di informazione all’utenza sia del trasporto pubblico che di quello privato con il fine di facilitare la programmazione multimodale del viaggio. Muoversi in Campania fornisce in tempo reale all’utenza tutte le informazioni riguardanti eventuali variazioni, disservizi e perturbazioni dell’intero sistema dei trasporti regionale, dal traffico urbano ed extraurbano al trasporto pubblico su gomma e su ferro, collegamenti marittimi, collegamenti aerei e ferroviari;
- il **Centro Regionale Integrato per la Sicurezza Stradale (CRISS)** per monitorare costantemente il fenomeno di incidentalità a livello regionale, realizzando azioni pilota per il miglioramento della sicurezza stradale anche attraverso un miglioramento della comunicazione e, conseguentemente, dell’educazione e della sensibilizzazione che viene svolta mediante campagne finalizzate all’accrescimento della cultura della sicurezza stradale;
- il **Centro Ulisse - Unified Logistic Infrastructure for Safety and Security della Regione Campania** per il controllo e la gestione del trasporto delle merci pericolose sul territorio della Regione Campania ed, in particolare, attraverso il controllo dei flussi da/verso i principali nodi logistici (*porti ed interporti*) regionali.
- La **Centrale Operativa della SS268** - per la gestione degli apparati e l’acquisizione, memorizzazione ed elaborazione dei dati e dei flussi veicolari raccolti sul territorio.
- La **Centrale dei Servizi Regionali del Trasporto Pubblico Locale** - Piattaforma tecnologica che ha come obiettivo la centralizzazione dei flussi informativi legati al mondo del TPL, dal monitoraggio dei mezzi alla vendita dei titoli di viaggio, dall’informazione all’utenza sulla base di dati acquisiti in tempo reale, all’acquisizione di dati e informazioni utili all’analisi del servizio erogato.

5.5 ITSC per il TPL

L’architettura del sistema ITSC Tpl, inquadrata all’interno del progetto complessivo ITSC, è articolata in:

- un **Centro Servizi Regionale (CSR)** a livello di territorio regionale che rappresenta lo strumento di “governo” dell’intero sistema, attraverso il quale deve essere possibile il controllo dei flussi di dati generati a livello centrale e periferico. Il CSR è costituito da una piattaforma HW/SW (server, dispositivi di comunicazione, sistemi operativi, database unico e condiviso, ecc.), adeguatamente dimensionata, a cui sono collegati tutti gli apparati di bigliettazione e le postazioni di lavoro delle Aziende Committenti e degli ulteriori Operatori di servizi di TPL in ambito regionale. A tale livello è anche rappresentato il collegamento con il sistema di Clearing che ha il compito di gestire la

ripartizione dei proventi derivanti dai dati forniti dagli apparati periferici di bigliettazione. In tale livello sono anche centralizzate sia le strutture dati comuni tra i vari Operatori, sia le strutture dati di competenza del singolo Operatore. Nel dettaglio l'intervento prevede la realizzazione di una serie di azioni integrate e complementari, necessarie alla operatività del sistema ITSC nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale regionale. Nello specifico sono previsti interventi riguardanti le seguenti linee di azione:

- Dotazione di sistemi telematici di bordo mezzo per la gestione delle transazioni elettroniche sicure e per la gestione integrata dei sistemi ITS sui mezzi ossia quelli riferiti alla localizzazione, archiviazione, conteggio dei passeggeri, validazione, ecc. al fine di implementare il Sistema di Monitoraggio Regionale,
 - Implementazione dei sistemi di validazione presso le principali stazioni ferroviarie regionali al fine di rendere il sistema di validazione ferroviario compatibile con i supporti elettronici che compongono l'ITSC,
 - Sviluppo di una Piattaforma per la raccolta, integrazione ed elaborazione dei dati di infomobilità per la fornitura di un sistema di Pianificazione del Viaggio a livello regionale,
 - Implementazione dei sistemi di vendita - componente locale (presso stazioni FS, capolinea, ecc.) - per aumentare l'accessibilità del TPL regionale in termini di apparati e connessione con il Sistema di Vendita Regionale
- da **Centri di Controllo Aziendale** (CCA), per ciascuna azienda che esercisce servizio di trasporto pubblico all'interno del bacino regionale della Campania. I CCA sono dotati di funzioni proprie, svolte in autonomia, seppur secondo regole condivise, gestite e coordinate dal Centro Servizi Regionale. Tale livello è realizzato per ogni singolo Operatore di Trasporto.

A livello locale si identificano altre entità, costituite da:

- **impianti** (*Stazione, Deposito, Parcheggio*) che costituiscono il primo livello di aggregazione dei componenti periferici locali;
- **sistemi di campo - periferici** (*es. validatrici, sistemi per il controllo dei ticket di trasporto*) composti dalle apparecchiature di campo che colloquiano direttamente con l'utente e gli operatori del sistema di trasporto;
- **Titoli di Viaggio Elettronici** (*TdVE*) per l'accesso ai servizi di TPL.

Da tale schema conseguono alcune caratteristiche tecnologiche peculiari:

- a livello di comunicazione si richiede la realizzazione di un articolato sistema di gestione delle trasmissioni dati in grado di soddisfare le differenti esigenze di comunicazione;

- sui sottosistemi di bordo, di terra e di deposito devono essere previste unità hardware fortemente modulari ed espandibili;
- a livello di Centro Servizi Regionale, fra server centrali e postazioni operative deve essere garantita la massima interoperabilità, intesa in termini sia di condivisione di dati di utilizzo comune, sia di accessibilità dalla postazione client a tutte le procedure previste, in virtù di un sistema di opportuna profilazione degli utenti;
- a livello complessivo deve attuarsi una forte distribuzione delle funzionalità verso la periferia, con una triplice finalità:
 1. velocizzare la risposta globale alle sollecitazioni esterne e agli interventi degli operatori;
 2. minimizzare e ottimizzare gli scambi informativi fra i vari livelli;
 3. garantire, infine, nel caso di parziale malfunzionamento dei sistemi, un degrado soffice delle prestazioni ed il mantenimento di alcune funzionalità di base;
- nella definizione dell'architettura di sistema e dei singoli apparati devono essere osservati i seguenti principi:
 1. scalabilità, intesa come possibilità di espandere le funzionalità del sistema in termini sia quantitativi (ad esempio: incremento delle postazioni operatore, incremento dei nodi mobili gestiti, dei concentratori, delle pensiline), sia riferita a nuovi sistemi e moduli inizialmente non presenti (ad esempio: chioschi informativi);
 2. flessibilità, intesa come possibilità di aggiungere al sistema nuove funzionalità realizzate via software, lasciando inalterato, ove possibile, il numero e le caratteristiche degli apparati utilizzati.

L'attuazione del predetto Sistema di ITSC (*Intelligent Transport System Campano*) comporta, sotto tale ulteriore profilo, la intrinseca necessità di una **forte integrazione di tutti i servizi di trasporto pubblico locale e l'adozione di standard uniformi** da parte di tutte le aziende di TPL.

5.6 Lo stato dell'arte

La fase di attuazione dell'ITSC per il TPL ha visto, nel corso di questo primo scorcio di 2016, la definizione della fase progettuale e la successiva pubblicazione delle gare per la realizzazione delle componenti di base dei principali moduli che compongono l'ITS Campano per il TPL, nello specifico il Sistema di Monitoraggio Regionale (SMR), il Sistema di Vendita Regionale (SVR) e il Sistema di Infomobilità Regionale (SIR).

5.6.1 Sistema di Monitoraggio Regionale (SMR) del Trasporto Pubblico Locale

Il Sistema di Monitoraggio Regionale (SMR) costituisce il centro dell'intero sistema ITSC, ponendosi quale incubatore regionale delle attività di monitoraggio, comunicazione, controllo e regolazione dei servizi di trasporto pubblico locale, eserciti dai diversi operatori terrestri e navali regionali. Ad esso, pertanto, si collegheranno con un continuo scambio di dati, di informazione e di controllo tutti i sistemi tecnologici di cui dovranno dotarsi i gestori del Trasporto Pubblico terrestre e navale della Regione Campania. Il Sistema di Monitoraggio Regionale sarà perfettamente integrato ed interoperabile con un più complesso sistema di gestione della mobilità regionale, in grado di dialogare con tutte le componenti e gli attori del sistema di trasporto attraverso un continuo e affidabile flusso di informazioni e comunicazioni. Pertanto il sistema avrà ampie caratteristiche di modularità e standardizzazione. Il SMR sarà in grado di:

- registrare il servizio di trasporto pubblico programmato per l'intera regione Campania, su gomma, ferro e nave;
- registrare l'effettivo servizio erogato, acquisito tramite un collegamento diretto con i sistemi tecnologici delle aziende erogatrici del servizio;
- redigere il consuntivo del servizio erogato che costituirà il supporto certificato per la gestione del contratto di affidamento del servizio stesso, comprensivo dei dati sull'offerta erogata, della domanda servita, dei dati di validazione dei titoli di viaggio, degli indicatori di qualità del servizio, come per esempio a titolo non esaustivo la regolarità, le corse perse, la puntualità, ecc.;
- elaborare i dati della rete e del servizio per generare informazioni sul servizio di trasporto pubblico da mettere a disposizione sia dei canali di diffusione già esistenti sia del portale internet che il SMR alimenterà;
- assicurare la raccolta e la storicizzazione dei dati di esercizio (consuntivi orari delle corse effettuate, km percorsi, passaggi alle fermate, transiti sui nodi notevoli della rete di trasporto, etc.) nonché l'estrazione dei dati per le elaborazioni o esportazioni degli stessi anche al fine delle analisi tecniche di tipo trasportistico;
- consentire una comprensibile sintesi dei dati raccolti con vari livelli di analisi e di aggregazione (reports, statistiche, ecc.).

5.6.2 Sistema di Bigliettazione e Vendita Regionale (SVR) del Trasporto Pubblico Locale

Il Sistema di Vendita Regionale (SVR) costituirà l'insieme coordinato e integrato dei sistemi, sottosistemi e dispositivi, di terra e di bordo, periferici e centrali, fissi e portatili, hardware e software, atti a gestire e regolare, in forma automatizzata e secondo date scelte architettoniche e tecnologiche, tutte le interazioni volte all'accesso e fruizione dei servizi di trasporto.

Il SVR dovrà:

- mettere a disposizione soluzioni adeguate per la vendita, il pagamento, la configurazione e l'abilitazione del titolo di viaggio richiesto;
- prevedere efficaci strumenti per il controllo, in corso d'uso, della validità e corretto utilizzo del titolo detenuto e per la riscossione della tariffa corrispondentemente dovuta;
- prevedere opportuni strumenti per la gestione dei dati (di attività degli apparati e di utilizzo del servizio da parte degli utenti) e il contrasto di possibili tentativi di contraffazione, frode e uso indebito dei titoli.

Le caratteristiche del sistema e dei singoli dispositivi dovranno prestarsi all'impiego, in forma condivisa, di alcune sue funzionalità con altre soluzioni tecnologiche di possibile implementazione in ambito trasporti, quali la gestione e il monitoraggio automatizzato e in tempo reale delle flotte.

La determinazione della tariffa richiede la gestione informatizzata del dato relativo al punto di accesso, in casi specifici, di egresso dell'utente dal sistema di trasporto fruito. Tale dato dovrà essere acquisito mediante l'interfacciamento della Centrale di Vendita con il sistema di monitoraggio al fine di determinare con esattezza la posizione tariffaria del mezzo permettendo così la corretta applicazione della tariffa corrispondente al viaggio effettuato.

5.6.3 Sistema di Infomobilità Regionale (SIR)

Il Sistema di Infomobilità Regionale (SIR) costituisce l'elemento relativo alla raccolta, elaborazione e diffusione delle informazioni all'utenza utilizzando i vari canali informativi disponibili.

Il SIR, che sarà sviluppato in due step successivi, prevede nella prima fase un avanzato servizio redazionale di informazione agli utenti, costituito da notiziari e rubriche tematiche diretti agli utenti del trasporto pubblico e privato, in grado di diventare il punto di riferimento in materia di mobilità anche per gli operatori della comunicazione presenti in Campania (emittenti radio/televisive, carta stampata, agenzie di stampa, ecc.).

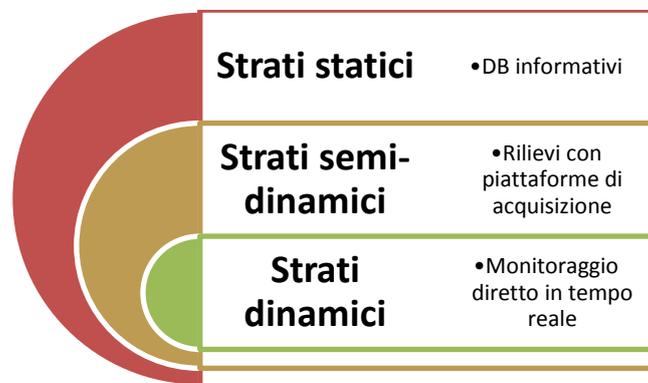
A supporto dell'erogazione dei servizi redazionali, che in questa prima fase verranno confezionati per la maggior parte con fonti informative esterne, sarà sviluppata una Piattaforma per la gestione delle notizie di Infomobilità modulare e scalabile. In futuro, infatti, il servizio di infomobilità si avvarrà anche di un monitoraggio diretto delle condizioni di circolazione sulle arterie stradali extraurbane principali che si sviluppano nella regione, nonché di un monitoraggio diretto dei servizi di trasporto pubblico offerti dalle ferrovie regionali, dai servizi metropolitani, dalle linee automobilistiche, dai servizi marittimi ed aerei.

Tale Piattaforma, che in modo incrementale dovrà fornire le informazioni primarie per l'erogazione dei

servizi redazionali di cui sopra, rappresenta un primo modulo funzionale del Sistema di Infomobilità Regionale che attua l'area di intervento "Infomobilità" prevista dal progetto allegato al Decreto Dirigenziale n. 216 del 16/07/2014 e pubblicato sul BURC n. 51 del 21 luglio 2014.

L'approccio incrementale sul quale si basa l'erogazione delle informazioni attraverso i servizi redazionali, e quindi lo sviluppo modulare della Piattaforma di Infomobilità, può essere schematizzato come segue:

ad un primo strato di elementi conoscitivi statici provenienti da DB esistenti, segue un successivo strato che integra il primo con altri strati informativi "semi-dinamici" generati dai dati acquisiti da piattaforme tecnologiche esistenti e, infine, un monitoraggio in tempo reale attraverso reti di sensori, sistemi di localizzazione dei mezzi di TPL, FCD direttamente gestiti dalla Piattaforma di Infomobilità.



6 LA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN REGIONE CAMPANIA

La Regione Campania, nell'ambito delle azioni per il miglioramento della qualità della vita nelle città, nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale, favorisce e promuove l'attuazione di programmi sperimentali di rigenerazione urbana comprendenti una pluralità di azioni integrate tra cui riveste un ruolo strategico e primario la promozione della mobilità urbana sostenibile.

La promozione della mobilità sostenibile genera un miglioramento sia per la qualità di vita dei cittadini che si spostano che di quelli che, semplicemente, vivono gli spazi cittadini. Essa è riferita, in generale, ad infrastrutture di trasporto che, per loro natura, possono riferirsi ad ambiti territoriali più o meno ampi. In particolare, la gerarchizzazione delle reti, sia da un punto di vista trasportistico che da quello amministrativo rende complesso il sistema in sé, e rispetto ad una determinata porzione di territorio ad alle infrastrutture in esso contenute può individuare più soggetti attuatori.

Le possibili linee di intervento sono riferibili ad interventi infrastrutturali (puntuali e lineari), ad interventi relativi a servizi di mobilità per i cittadini e ad interventi relativi a politiche di governo della mobilità.

A titolo esemplificativo si riportano le seguenti principali linee di azione a supporto della mobilità sostenibile:

1. riorganizzazione degli spazi urbani con separazione degli spazi dedicati alla mobilità veicolare o ciclabile ed alla sosta, rispetto agli spazi dedicati alla mobilità pedonale a loro volta integrati rispetto alle funzioni urbane e commerciali ed alla installazione di elementi fissi (spazi pubblicitari, segnaletica verticale e pubblica illuminazione, arredi urbani, raccolta rifiuti ecc...);
2. realizzazione di piste ciclabili;
3. realizzazione di spazi per la sosta dedicati alla mobilità veicolare o ciclabile o ai motoveicoli;
4. realizzazione di specifiche aree di sosta dedicate ai veicoli utilizzati in modalità condivisa;
5. realizzazione di aree dedicate alla distribuzione delle merci;
6. ammodernamento della rete semafori con sincronizzazione in funzione della velocità (onda verde) e sensore sonoro della fase di attraversamento per bambini, anziani, non vedenti ecc.;
7. ammodernamento degli attraversamenti con la funzione smart delle strisce pedonali;
8. trasformazione e riutilizzo dei vecchi tracciati ferroviari per piste ciclabili e passeggiate tematiche all'interno delle Infrastrutture verdi.
9. incremento dell'offerta di trasporto pubblico auto-filo-metro-tranviario;
10. iniziative di integrazione tra TPL e forme di mobilità complementari (in particolare di sharing);
11. servizi ai cittadini per la distribuzione delle merci;

12. servizi per la mobilità a Km 0 (e-government);
13. azioni per l'info mobilità e l'orientamento/la gestione della domanda;
14. rinnovo del materiale rotabile;
15. incremento dell'offerta di servizio ferroviario;
16. politiche di agevolazione tariffaria e sviluppo dell'integrazione tariffaria e della bigliettazione elettronica;
17. incremento della mobilità elettrica;

6.1 Mobilità elettrica

La Regione Campania considera il tema della mobilità elettrica un obiettivo di medio lungo termine non più procrastinabile. La mobilità sostenibile, nella sua totalità, e quella legata all'utilizzo di veicoli a trazione elettrica in particolare, necessita di programmazione oltre che di progetti dimostrativi, e le amministrazioni pubbliche hanno un ruolo chiave¹⁶. Nonostante la concreta offerta di veicoli elettrici dell'industria negli ultimi anni, è evidente che non si sta assistendo a un'esplosione del mercato. Eppure, i vincoli dell'Unione Europea impongono di fatto che le auto elettriche ci debbano essere già a breve, perché le emissioni di CO2

TABELLA 1
Vendita di auto a batteria e ibride ricaricabili nei diversi Paesi

Paese	% Auto elettriche sul mercato auto del Paese nel 2013	Auto a batteria vendute nel 2013	Auto ibride plug-in e range-extended vendute nel 2013
Norvegia	~ 5,8%	7.890	350
Olanda	~ 5,4%	2.630	19.900
Francia	~ 0,8%	13.650	850
Austria	~ 0,8%	650	1.750
Svezia	~ 0,6%	440	1.120
Svizzera	~ 0,6%	1.160	560
Danimarca	~ 0,5%	650	180
Germania	~ 0,2%	6.100	1.660
UK	~ 0,2%	2.520	1.070
Italia	0,07%	864	112
California	~ 4,0%	21.960	20.390
USA esclusa California	~ 0,9%	25.000	28.750
Giappone	~ 0,6%	16.100	13.260
Cina	~ 0,1%	11.100	2.760

Fonti: Elaborazioni da International Clean Transportation, Transport & Environment, AVERE

(al tubo di scarico) del parco auto venduto nel 2020 o poco più avanti dovranno collocarsi entro i 95 g/km contro i circa 135 g/km di oggi, mentre gli addetti ai lavori sembrano indicare che per quella data sarà problematico per le auto endotermiche scendere sotto i 103-105 g/km medi: questo gap di 8-10 g/km dovrà essere colmato da mezzi a emissioni zero o quasi, ovvero quelli a tecnologia elettrica. Orientativamente (stime CIVES) per raggiungere l'obiettivo UE occorrerebbe che nel 2020 la loro quota fosse dell'8-12% del mercato in relazione alla loro ripartizione nelle diverse tipologie (a batteria, ibridi plug-in e range-extended). Per l'Italia

vorrebbe dire 150-200.000 auto elettriche vendute nel solo 2020; negli ultimi tre anni ne sono state vendute meno di 2.000. In Campania tra il 2013 e il 2014 sono stati immatricolati poco più di 100 veicoli elettrici.

Analizzando la realtà italiana e confrontandola con gli altri Paesi Europei dove l'auto elettrica risulta particolarmente diffusa (Norvegia in testa, Olanda, Francia), è di tutta evidenza che in Italia e in Campania

¹⁶ Facciamo la e-Mobility – Pietro Cives - Presidente CIVES – Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali del Comitato Elettrotecnico Italiano.

la lentezza nella diffusione dell'auto elettrica è maggiore. Guardando alle "buone pratiche" dei Paesi in cui le vendite di auto elettriche hanno avuto più successo, ne emerge la ricorrente compresenza di alcuni fattori: un maggior costo del veicolo (rispetto a quello convenzionale) "accettabile" perché sostenuto da incentivi importanti all'acquisto; la possibilità di provvedere alla normale ricarica dove il veicolo è abitualmente ricoverato (a casa o presso le aziende); l'esistenza di un minimo di rete di ricarica pubblica per risolvere situazioni di emergenza o supplire alla temporanea impossibilità della ricarica privata; una regolamentazione della mobilità efficacemente favorevole. L'emulare queste buone pratiche dovrebbe presumibilmente portare a migliori risultati anche a casa nostra, anche senza pretendere di passare dall'attuale 0,07% del mercato nazionale al 5,8% della Norvegia.

6.1.1 Gli indirizzi politici

In merito alle scelte politiche per l'incentivo all'utilizzo di veicoli con bassissime emissioni in atmosfera la Regione Campania ha adottato già dei provvedimenti molto significativi, infatti gli autoveicoli, i motocicli e i ciclomotori a due, tre o quattro ruote, azionati con motore elettrico, godono dell'esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche per cinque anni a decorrere dalla data di prima immatricolazione; alla fine di questo periodo, per gli autoveicoli elettrici si deve corrispondere una tassa pari ad un quarto dell'importo previsto per i corrispondenti veicoli a benzina, mentre per i motocicli ed i ciclomotori la tassa automobilistica deve essere corrisposta per intero.

Le autovetture e gli autoveicoli ad uso promiscuo omologati per la circolazione esclusivamente con alimentazione a GPL o gas metano, purché conformi alle direttive CEE in materia di emissioni inquinanti, sono soggetti al pagamento di un quarto della tassa automobilistica prevista per i corrispondenti veicoli a benzina.

A decorrere dall'anno 2014, i proprietari di autoveicoli con alimentazione ibrida benzina-elettrica, inclusiva di alimentazione termica, o con alimentazione benzina-idrogeno, immatricolati per la prima volta sono esentati dal pagamento della tassa automobilistica regionale dovuta per il primo periodo fisso e per le due annualità successive.

Anche i Comuni capoluogo della Regione hanno adottato, già da alcuni anni, provvedimenti amministrativi che perseguono le scelte che oggi il PNIRE prevede come fondamentali per lo sviluppo della mobilità elettrica.

In tal senso il Comune di Napoli, con delibera di giunta 376 del 30/05/2014, ha reso gratuito il parcheggio delle auto elettriche negli stalli a pagamento dei parcheggi cittadini. Al tempo stesso è consentito il transito nelle zone ZTL.

Il Comune di Salerno, con atto deliberativo 105/2013, ha consentito il parcheggio negli stalli di sosta a

pagamento per tutti i possessori di auto a trazione elettrica, previo pagamento di un abbonamento annuale forfettario di 10€. Al tempo stesso è garantito il passaggio nelle zone ZTL istituite per il transito nel Centro storico della città. Altra iniziativa condotta dal Comune di Salerno è la sosta gratuita nel parcheggio automatizzato di Piazza della Concordia per le auto elettriche che vogliono usufruire della colonnina di ricarica elettrica installata nell'area di parcheggio.

Il Comune di Caserta, con ordinanza sindacale, ha disposto il parcheggio gratuito sugli stalli di sosta a pagamento a raso, presenti sul territorio comunale, dei veicoli elettrici e ibridi con motore elettrico e l'accesso gratuito nella ZTL per i veicoli elettrici.

6.2 PNIRE - Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

In linea con la politica UE, in Italia, la Legge n. 134 del 7 agosto 2012 (conversione del Decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, recante "Misure urgenti per la crescita del Paese" ha previsto un Capo (IV bis) finalizzato allo sviluppo della mobilità sostenibile, attraverso misure volte a favorire la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica e la sperimentazione e la diffusione di flotte pubbliche e private di veicoli a basse emissioni complessive, con particolare riguardo al contesto urbano, nonché l'acquisto di veicoli a trazione elettrica o ibrida.

In particolare, all'art. 17-septies della legge è prevista la redazione del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (come indicato al comma 1). Tale Piano ha acquisito l'Intesa in Conferenza Unificata il 17 ottobre 2013 ed è stato approvato al CIPE il 14 febbraio 2014.

Il Piano definisce standard di ricarica, caratteristiche generali per favorire la ricarica dei veicoli elettrici in maniera integrata ed interoperabile, oltre che indicazioni per enti regionali e locali. Tra le indicazioni per gli enti regionali, esiste quella di aggiornare il Piano di settore (Piano Regionale dei Trasporti o altro) oppure individuare un Piano Regionale della Mobilità elettrica che servirà, a sua volta, per fornire le linee guida a livello locale.

Per rendere operativo questo Piano e sviluppare sui territori la rete infrastrutturale per la ricarica elettrica, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel dicembre del 2015, ha provveduto ad emanare un decreto direttoriale con il quale istituisce un fondo nazionale di € 28.671.680 di cui 2.743.879,78 assegnati alla Regione Campania.

Con DGR n. 258 del 07/06/2016, la Regione Campania, nel prendere atto dell'assegnazione da parte del MIT, del fondo di € 2.743.879,78 per la realizzazione di interventi per lo sviluppo di una rete di impianti per la ricarica dei veicoli elettrici sul territorio regionale, ritenendo particolarmente strategico l'ambito di intervento in materia di mobilità sostenibile attraverso lo sviluppo della mobilità elettrica, ha programmato

un cofinanziamento di ulteriori € 2.743.879,78. Unitamente al cofinanziamento, la Giunta Regionale ha anche approvato il Progetto Generale di Intervento per l'attuazione del PNIRE.

6.2.1 Il sistema

Le macro-componenti del sistema che la Regione Campania intende realizzare sono:

- **Stazioni di Ricarica:** Si intendono gli apparati che comprendono tutte le componenti che formano la colonnina di ricarica (display, case, protezioni elettriche, misuratore energia elettrica, modem gprs, prese, etc.) sia in modalità master che in modalità slave; sia in versione pubblica che privata (per parcheggi aziendali o privati). Ogni Stazione di Ricarica (**SdR**) prevede, altresì, la presenza di un sistema di connettività verso la Centrale Operativa.
- **Centrale Operativa:** È il sistema di gestione centralizzato, che ha il compito di sovrintendere su tutti i processi e i dati da e verso le stazioni di ricarica attraverso la rete di comunicazione che collega l'intero sistema di SdR.
- **Sistema di connettività:** È l'infrastruttura di rete che consente di collegare, in una sorta di Intranet aziendale, tutte le stazioni di ricarica, al fine di consentire tutte le operazioni di comunicazione, configurazione, monitoraggio, assistenza.
- **Sistema di comunicazione:** È costituito dall'insieme di strumenti multicanale (sito web, APP, Telefono, SMS) a servizio del sistema di ricarica, da mettere a disposizione dei clienti dell'infrastruttura.

6.2.2 Interoperabilità, Fonti rinnovabili e Smart grid

La finalità generale del Progetto PNIRE Campania è la realizzazione di una rete di infrastruttura che sia di tipo Interoperabile in ambito europeo, con cui superare il limite principale della tecnologia, vale a dire la mancanza di autonomia¹⁷. Con interoperabilità in ambito europeo (norma EN 62196-1/2 e futura EN 62196-3) si intende il rispetto delle norme europee che si riferiscono alla sicurezza degli utilizzatori, quali ad es. la EN 61851. L'interoperabilità in particolare deve riguardare sia i parametri di funzionalità meccanica quali ad es. le prese, le spine e i connettori, che tecnico-elettrici (tensione, corrente, frequenza, sistemi di comunicazione veicolo/infrastruttura per abilitare la ricarica, etc.). Anche i sistemi di pagamento, devono essere "aperti" (es. carte di credito, contanti, etc.) e non, per così dire, "proprietary" (es. carte legate ad un singolo operatore, carte esclusivamente italiane, carta regionale dei servizi, etc.). Questo allo scopo di favorire la più ampia fruibilità e quindi diffusione (e di conseguenza sviluppo) dei servizi di ricarica utilizzabili anche da utenti non solo Italiani o comunque non provvisti in un dato momento di uno specifico strumento di pagamento. Ciò è tanto più necessario nei punti di ricarica pubblici.

¹⁷ L'auto elettrica al momento è dotata di batterie ricaricabili e motori per prestazioni ottimali su distanze tra i 100 e i 200 km, anche se esistono modelli di punta con performance sui 350-400 km e oltre.

Una rete di ricarica interoperabile consente ai clienti di poter utilizzare una qualunque stazione di ricarica di quelle disponibili sul territorio, senza doversi preoccupare di dover andare alla ricerca della stazione del suo fornitore di energia. In tal caso il modello di business più idoneo sembra essere quello definito dalla delibera ARG/elt 242/10 dell'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas che sperimenta, tra gli altri, il modello di business detto distributore: è l'assetto organizzativo di realizzazione e gestione delle infrastrutture del servizio di ricarica, diffuse capillarmente sul territorio, che prevede che le medesime infrastrutture siano realizzate e gestite dall'impresa distributrice competente territorialmente. Tale modello, denominato **Modello DSO o Distributore** ha come caratteristica principale che l'infrastruttura di ricarica, ovvero il POD al suo interno, sia parte integrante della rete di distribuzione e gestita da remoto da un Electric Mobility Management, in grado di scambiare i dati tra i vari distributori e da questi agli Energy Vendor.

Grazie all'interoperabilità, il proprietario di un'auto elettrica stipula un contratto di fornitura di energia con un Energy Vendor a sua scelta e ricarica il suo veicolo indifferentemente sia tramite le colonnine su rete Enel che tramite quelle su rete di altro Distributore. Il sistema EMM (Electric Mobility Management) registra i dati relativi a ciascuna ricarica effettuata dal cliente, sia che essa avvenga su infrastrutture di ricarica connesse alla rete di un DSO che su infrastrutture connesse alla rete di un altro DSO. Invia, quindi, al sistema informatico di ciascun Distributore i dati relativi ai prelievi avvenuti sulle loro infrastrutture.

I sistemi preposti al vettoriamento inviano all'Energy Vendor, con cui il cliente ha stipulato il contratto, i dati necessari alla fatturazione, consentendo l'invio al cliente della relativa bolletta, eventualmente corredata con i dati di dettaglio di tutte le ricariche effettuate, luogo, data, ora, prelievo.

Anche la gestione delle colonnine di ricarica della Rete può avvenire in modo ottimizzato in quanto il sistema EMM può scambiare i dati con il sistema di telecontrollo dei vari Distributori.

In questo modo, in logica smart grid, si può procedere ad una ottimizzazione dell'utilizzo della rete BT sulla base degli orari e degli utilizzi.

6.2.3 Sicurezza e tutela degli investimenti

L'installazione delle stazioni di ricarica, soprattutto quelle su area pubblica, deve prevedere la presenza di sistema di sicurezza a tutela degli investimenti. Ciascuna stazione dovrà essere dotata di un sistema di videosorveglianza che possa essere utilizzata per individuare eventuali responsabili di atti vandalici o criminosi in genere.

6.2.4 Strategia di Attuazione

Il modello di intervento che la Regione Campania ha voluto adottare per il **Progetto Generale di Infrastrutture per la Ricarica Elettrica** è di tipo Top Down. La Regione provvederà alla pianificazione

strategica intersecando il Progetto Generale con gli altri Piani e Progetti che a vario titolo insistono sul medesimo territorio e su materie concorrenti (Trasporti, Ambiente, Urbanistica, Infrastrutture) in modo tale da ottenere un risultato che sia assolutamente integrato con le scelte di dominio. Questo modello consente di avere una visione strategica complessiva, facilmente integrabile anche con le politiche di altre Regioni limitrofe, in modo tale da dare continuità territoriale al Piano Nazionale.

In linea con quanto definito nel PNIRE, Regione Campania, sulla base dei principi contenuti nel presente Progetto generale, procederà con le seguenti attività:

1. Definizione delle **linee guida per la realizzazione dell'infrastruttura regionale**, valide per tutti gli interventi, anche quelli futuri rispetto all'attuale DM.
2. Definizione dei **criteri per la pianificazione degli interventi** attraverso l'identificazione:
 - delle aree territoriali;
 - delle priorità di intervento;
 - dei tempi di attuazione;
 - delle caratteristiche e le tipologie di stazioni di ricarica.
3. Adozione di tutti i **provvedimenti amministrativi** necessari per lo sviluppo del Progetto
4. La definizione e l'attuazione di un **Piano di comunicazione** che abbia come obiettivi portanti sia la promozione della rete di ricarica, ma soprattutto la diffusione di una cultura della mobilità sostenibile nella sua interezza e complessità.

In relazione al punto 1, la Regione Campania, in conformità a quanto previsto dall'art.10.1 del PNIRE, destinerà le risorse con le seguenti percentuali in relazione alle **Macro-aree Territoriali** di tipo metropolitano e non:

- Infrastrutture di ricarica in Aree Metropolitane = 60% delle risorse
- Infrastrutture di ricarica in Aree non Metropolitane = 40% delle risorse

Per entrambi i predetti macro-ambiti territoriali, saranno prese a riferimento, per una più raffinata determinazione dell'uso delle risorse, le percentuali relative ai **Luoghi di Installazione** delle Stazioni di Ricarica:

- Aree pubbliche = 50 %
- Aree di distribuzione di carburante = 20%
- Aree private accessibili al pubblico = 15%
- Aree private = 15%

In questo caso, come è possibile osservare dalle predette percentuali, la Regione Campania, in virtù del cospicuo investimento e dei criteri adottati per valorizzare le aree territoriali, prevede di intervenire in

modo più significativo sulle aree pubbliche, riducendo leggermente l'investimento sulle aree private destinate al pubblico (Distributori, Centri Commerciali, ...).

Inoltre sarà garantito, nel Progetto Esecutivo che verrà elaborato a valle del finanziamento statale, che il 70% delle risorse disponibili sarà destinato all'acquisizione e installazione delle SdR.

6.2.5 Criteri per la pianificazione infrastrutturale

In attuazione delle indicazioni del PNIRE, la prima macro differenziazione al fine della pianificazione infrastrutturale riguarda, come già anticipato in precedenza, la differenziazione tra le **aree metropolitane e non metropolitane**. A questo sarà aggiunto il criterio volto a privilegiare i **Comuni capoluogo**, che rappresentano ovviamente i punti di maggiore attrattività degli spostamenti, soprattutto quelli effettuati con le **auto private**. Altro indicatore che determinerà il disegno dell'infrastruttura regionale è basato sull'individuazione dei Comuni non Capoluogo che sulla base delle **dinamiche demografiche**, delle caratteristiche del **tessuto economico/produttivo**, dei fenomeni del **pendolarismo** quotidiano rappresentano nodi significativi della costruenda rete di ricariche. Altri nodi della rete saranno individuati sulla base del numero di **attrattori commerciali** presenti (Centri Commerciali, Cinema Multisala, ecc.) e **attrattori infrastrutturali** (Interporti, Porti, Aeroporti) e sulla base della **rete dei distributori** di carburante, che sebbene in aree private, rappresentano location assolutamente irrinunciabili per l'installazione di stazioni di ricarica.

Il modello che verrà utilizzato per classificare e "pesare" il territorio si baserà sui seguenti indicatori, per ciascuno dei quali viene precisata anche la tipologia di misura:

INDICATORE	TIPOLOGIA DI MISURA
Superficie	Peso
Popolazione Residente	Peso
N° Addetti	Peso
Autostrade (Km)	Peso
Strade di interesse nazionale (Km)	Peso
Strade Regionali (Km)	Peso
Strade Provinciali (Km)	Peso
Strade da classificare (Km)	Peso
Indice di mobilità	Peso
Tasso di motorizzazione	Peso
N° auto	Peso
N° Centri Commerciali	Priorità

INDICATORE	TIPOLOGIA DI MISURA
N° Multisala	Priorità
N° distributori	Priorità
Aeroporti	Plus
Porti	Plus
Interporti	Plus
Presenza di Atti amministrativi di incentivo	Plus

Le aree territoriali che saranno considerate per la distribuzione delle SdR nel modello regionale sono:

- Area Metropolitana di Napoli;
- Comuni Capoluogo;
- Comuni con popolazione pari o superiore a 100.000 abitanti o con significativa densità abitativa.

In relazione all'ultima tipologia si considereranno, se si presenterà il caso, anche le aggregazioni territoriali, fatte anche da piccoli comuni, che presentano fattori di omogeneità, tali da rendere il territorio identificabile con un nucleo unico.

Per realizzare, quindi, quella che può essere definita la **Matrice di Intervento**, cioè la matrice che per ogni Area Territoriale della regione e per ogni Luogo di Installazione stabilirà la percentuale di risorse da destinare, si procederà come segue: si assegnerà a ogni indicatore della precedente tabella (indicati in blu), un peso e, quindi, con una funzione obiettivo verrà calcolata la percentuale di risorse da destinare. Per le risorse da destinare ai luoghi di natura privata accessibili al pubblico, si considereranno i dati relativi agli indicatori di colore arancione della precedente tabella. Nel caso sia necessario applicare ulteriori classificazioni, saranno valutate con maggiore interesse le aree territoriali che vedono la presenza dei fattori qualitativi previsti nelle celle di colore verde.

7 IL PIANO – GLI INVESTIMENTI

7.1 La programmazione degli interventi

Lo strumento programmatico alla base della pianificazione della Regione Campania nel settore dei trasporti è costituito dal **“Piano Direttore della mobilità regionale”**, inizialmente approvato con la DGRC n. 1282 del 5 aprile 2002 (pubblicata sul BURC speciale 23/05/2002), articolato nei vari Piani di Settore (Allegato B - *Progetto di Sistema della Metropolitana Regionale*; Allegato C - *Programma di interventi per il Sistema della Viabilità Regionale*; Allegato D - *Linee Guida per il Sistema della Portualità Regionale, il Sistema Aeroportuale della Campania e per il Sistema della Logistica e dell’Intermodalità*), soggetto ad aggiornamento tramite successivi Studi – Intese – Accordi e declinato, nel tempo, in successivi **“Piani Attuativi”**.

Il **“Programma Generale degli interventi infrastrutturali nel settore dei Trasporti”** è stato inquadrato, quale parte integrante dello stesso, nel **“Piano Territoriale Regionale” (PTR)**, pubblicato sul BURC speciale del 10/01/2007, pertanto la rete delle interconnessioni e la pianificazione regionale dei trasporti di cui alla DGR 1282/02 è stata sottoposta alle valutazioni ambientali di cui al PTR ex art. 15 L.R. 22/12/2004, n. 16 **“Legge Urbanistica”**, approvato dal Consiglio Regionale con la Legge Regionale n. 13 del 13/10/2008 (BURC n. 45 bis del 10 novembre 2008).

In particolare, dopo il Primo programma degli interventi infrastrutturali di cui alla DGR 1282/02 si sono registrati altri **nove Piani Attuativi**, di cui alle DGR n. 725 del 20/02/2003 (Secondo piano attuativo), DGR n. 279 del 25/02/2005 (Terzo piano attuativo), DGR n. 1092 del 22/06/2007 (Quarto piano attuativo), DGR n. 330 del 22/02/2008, modificata con DGR n. 941 del 30/05/2008 e con DGR n. 1006 del 13/06/2008 (Quinto piano attuativo), DGR n. 1713 del 31/10/2008, modificata con DGR n. 1996 del 16/12/2008 (Sesto piano attuativo), DGR n. 779 del 30/04/2009, modificata con DGR n. 1502 del 2.10.2009 (Settimo piano attuativo - sospeso con DDGR n. 533/534 del 2.7.2010), DGR n. 1581 del 15/10/2009 modificata con DGR n. 15 del 15/01/2010 (Ottavo piano attuativo), DGR n. 150 del 25.02.2010 (nono piano attuativo - sospeso con DDGR n. 533/534 del 2.7.2010), DGR n. 458 del 25.03.2010 (decimo piano attuativo - sospeso con DDGR n. 533/534 del 2.7.2010). Da ultimo, con la DGR 39/14 la Giunta Regionale ha chiuso il procedimento attivato con deliberazioni di G.R. nn. 533 e 534 del 2.7.2010 e revocato le deliberazioni di G.R. nn. 1502 del 2.10.2009, 150 del 25.02.2010 e 458 del 25.03.2010, approvando il nuovo **“Piano Generale degli investimenti sul sistema intermodale dei trasporti e della mobilità regionale”**.

Il Programma Generale degli investimenti sul sistema intermodale dei trasporti e della mobilità regionale approvato con la DG 39/2014 ha confermato la natura **“dinamica”** del Piano Direttore della Mobilità

Regionale e ha individuato gli interventi maturi sulle diverse componenti del sistema intermodale dei trasporti e della mobilità regionale (sistema ferroviario e metropolitano/TPL regionale; sistema della viabilità; sistema della logistica e intermodalità). Detto Programma è stato approvato anche tenendo conto delle linee d'indirizzo definite con la DGR n. 462 del 24/10/2013 di approvazione del **“Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL ex art. 16-bis del Decreto Legge 06/07/2012, n. 95 e s.m.i. (con allegati)”**, (pubblicato sul BURC n. 58 del 28 Ottobre 2013), mirato all'efficiamento e alla razionalizzazione del TPL in Campania, mettendo, tra l'altro, a sistema i Piani di Bacino e i Piani Triennali dei servizi minimi di TPL approvati dalle cinque Province e dai cinque Comuni capoluogo della Regione.

L'aggiornamento del Piano Direttore, dei connessi Piani di Settore (articolati per modalità di trasporto) e dei relativi piani attuativi è stato stabilito nel **“Piano di Azione”** per l'assolvimento delle condizionalità ex ante riferite all'asse 7 Trasporti del Programma Operativo Regionale 2014-2020, approvato dalla Giunta Regionale con DGR n. 544 del 10/11/2015, sulla base dell'aggiornamento dell'analisi di contesto, affidata dalla Regione all'ACaM, finalizzata a delineare gli scenari infrastrutturali in Campania al 2023.

La strategia del trasporto della Regione Campania è stata elaborata nel quadro delle direttrici programmatiche e pianificatorie introdotte dal decreto legislativo n. 422/97 – tenendo conto delle successive modificazioni conclusesi, al momento, con il citato art. 16-bis del Decreto Legge 6 Luglio 2012, n. 95 e s.m.i. – e dal Piano Generale dei Trasporti, nonché nel quadro delle indicazioni dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno, che focalizza le modalità di intervento nelle regioni del Mezzogiorno secondo i criteri e gli indirizzi del **Quadro Comunitario di Sostegno** e i relativi **Programmi Operativi Regionali** (P.O.R.).

Tali documenti sono adottati quali strumenti di inquadramento generale delle politiche di trasporto che si incentrano su ben definiti obiettivi di base:

- accessibilità,
- riequilibrio modale,
- intermodalità,
- qualità ed efficienza,
- riduzione degli impatti ambientali.

Gli obiettivi principali, sul versante dei trasporti, sono stati individuati come segue:

- potenziare i collegamenti trasversali e longitudinali lungo le direttrici individuate dai Corridoi europei;
- valorizzare il territorio regionale nel contesto nazionale e comunitario mediante lo sviluppo del

Sistema regionale della Logistica e dell'Intermodalità;

- soddisfare le esigenze di accessibilità alle aree interne e periferiche, sia attraverso il potenziamento dei collegamenti esistenti, che mediante la realizzazione di nuovi interventi;
- soddisfare le esigenze di accessibilità e mobilità sostenibile nelle aree metropolitane e nelle aree sensibili;
- sviluppare la competitività regionale attraverso il miglioramento e la qualificazione del sistema integrato della portualità regionale.

La programmazione regionale, così impostata, si basa su due direttrici di fondo:

1. attuare un processo di pianificazione, ovvero sia una costruzione continua nel tempo del disegno di riassetto dei sistemi di trasporto regionale (considerando tutti i modi, collettivi e individuali, pubblici e privati), attraverso azioni che superino la tradizionale separazione fra programmazioni di settore e tendano all'integrazione della componente trasportistica con le politiche territoriali di sviluppo, articolando gli obiettivi e le strategie su due macrolivelli che assicurino piena interoperabilità tra sistemi e servizi nazionali e regionali:
 - il livello dell'inserimento e della valorizzazione del territorio regionale nel contesto nazionale e comunitario;
 - il livello del soddisfacimento delle esigenze di mobilità a scala regionale secondo differenti tipologie territoriali: aree interne e marginali, aree costiere e insulari; aree metropolitane e aree sensibili;
2. costruire un progetto di sistema che, partendo dai bisogni di mobilità dei passeggeri e delle merci, definisca un piano di servizi integrati di trasporto idoneo a soddisfare la domanda con un adeguato livello prestazionale, e quindi individui le eventuali nuove infrastrutture e/o componenti tecnologiche necessarie per l'attuazione del piano dei servizi.

Complessivamente, l'impegno è nel promuovere una efficiente offerta di servizi, con il miglioramento della qualità generale e la riduzione dei costi, puntando sulla capacità delle infrastrutture di creare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati per la incentivazione dello sviluppo economico. L'indirizzo è, quindi, quello dell'incentivazione dello sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità finalizzate all'aumento dell'accessibilità sia delle aree metropolitane che di quelle periferiche mediante la realizzazione di un sistema integrato che individua nel modo ferroviario la componente strategica per conseguire uno sviluppo sostenibile dei trasporti e per l'incremento della quota modale del trasporto pubblico con il completamento del Sistema di Metropolitana Regionale. Viene fortemente appoggiata, in questo senso, la domanda di sostegno allo sviluppo che emerge dai contesti territoriali locali

per i quali le dinamiche della crescita economica sono strettamente legate ad una efficace integrazione tra le reti locali e la rete nazionale.

Gli obiettivi individuati possono riassumersi nei seguenti punti:

1. Garantire l'accessibilità per le persone e le merci all'intero territorio regionale, con livelli di servizio differenziati in relazione alle esigenze socio-economiche delle singole aree, al fine di conseguire obiettivi di riqualificazione urbanistica, territoriale e produttiva, garantendo, in particolare:
 - la riduzione della congestione nelle aree urbane e metropolitane e la riqualificazione delle aree urbane periferiche e delle aree dismesse;
 - la riqualificazione della fascia costiera;
 - il miglioramento dell'interconnessione dei Sistemi Territoriali Locali con quelli nazionali ed internazionali;
 - l'accessibilità delle aree marginali, di Sistemi Economici Sub-provinciali, delle aree di pregio culturale e paesaggistico, delle aree produttive (ASI, PIP, ecc.);
 - l'accessibilità dei poli di attrazione provinciali, nonché di quelli sub-provinciali per il sostegno allo sviluppo territoriale equilibrato e policentrico;
 - l'accessibilità dei servizi a scala regionale.
2. Realizzare, in coordinamento sinergico con le altre regioni del Mezzogiorno e in funzione dell'Accordo di Partenariato (AdP) per l'Obiettivo Tematico 7 – che stabilisce, tra l'altro, che *la programmazione deve essere finalizzata al 'Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale'* - la **piattaforma logistica unitaria e integrata del Sud**, quale nodo fondamentale della rete di infrastrutture materiali e immateriali nell'Italia Meridionale e nel Mediterraneo Centrale volto a favorire le reti di specializzazione e collaborazione; indicare le sinergie realizzabili e/o le specializzazioni opportune, valutando la messa a sistema e il completamento degli interventi già avviati; in particolare, le finalità di principali di tale piattaforma sono volte a:
 - modernizzare il sistema imprenditoriale logistico attraverso il sostegno agli investimenti in innovazione per l'intermodalità e per le imprese logistiche che operano nelle aree integrate logistiche, in particolare per quelle di rilevanza per la rete centrale TEN-T (compresi gli investimenti in ICT e quelli per adeguare mezzi e attrezzature ai migliori standard ambientali, energetici e operativi);
 - promuovere accordi commerciali tra operatori del trasporto merci, logistici, portuali, interportuali e doganali per la gestione unificata dell'offerta di servizi;

- facilitare l'accesso al credito;

così da:

- migliorare la competitività del sistema portuale e interportuale;
 - potenziare i collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale ("ultimo miglio") favorendo una logica di unitarietà del sistema;
 - migliorare la mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali.
3. Assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo consumi energetici, emissioni inquinanti ed altri impatti sull'ambiente.
 4. Assicurare elevata potenzialità ed affidabilità e bassa vulnerabilità al sistema, in maniera particolare nelle aree a rischio, quali l'area vesuviana e flegrea.
 5. Ridurre i costi di produzione delle aziende di trasporto privato e pubblico.
 6. Favorire lo sviluppo economico della Regione riducendo l'entità di tutte le risorse che gli utenti del sistema debbono consumare per muoversi (tempo, costi monetari, carenza di comfort).
 7. Garantire qualità dei servizi di trasporto collettivo (frequenza, integrazione oraria, informazione all'utenza, comfort, sicurezza, ecc.).
 8. Assicurare la sicurezza riducendo l'incidentalità, in particolare della rete stradale.
 9. Garantire condizioni idonee di mobilità alle persone con ridotta capacità motoria.
 10. Garantire l'accesso ai servizi di trasporto alle fasce sociali deboli e/o marginali.
 11. Incentivare le applicazioni di telematica ai trasporti come elemento strategico per la promozione di un modello di mobilità sostenibile e, in generale, per lo sviluppo del territorio. In particolare, le finalità riguardano la realizzazione dell'ITSC (Intelligent Transport System Campano), per generare condizioni tali da innescare processi di efficientamento dell'intero sistema, migliorativi per l'utenza (maggiore efficacia e qualità dei servizi) e la collettività in genere (minore uso dell'auto con riduzione degli inquinanti e degli incidenti) tali da rendere ampiamente conveniente l'investimento dal punto di vista economico-sociale.

Le principali strategie di intervento attinenti all'offerta infrastrutturale di trasporto sono state così esplicitate:

- a) potenziare i collegamenti trasversali e longitudinali lungo le direttrici individuate dai Corridoi europei: in particolare il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, che comprende il potenziamento

della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari;

- b) rafforzare i collegamenti dei nodi e dei terminali presenti sul territorio regionale con le reti di interesse nazionale ed internazionale, (in particolare i c.d. collegamenti dell'“ultimo miglio”), per favorire i flussi di merci, risorse finanziarie, capitale umano, ponendo particolare attenzione al legame tra la dotazione e la articolazione delle infrastrutture (reti e nodi) e alla qualità e alla articolazione dei servizi erogabili (collegamento di aree in forte sviluppo con la rete ferroviaria nazionale, collegamento delle aree metropolitane e delle città con gli aeroporti, collegamento degli interporti alla rete viaria e ferroviaria nazionale);
- c) perseguire l'innovazione dei metodi gestionali delle reti, ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti e massimizzare gli effetti derivanti dal loro potenziamento elevandone qualità, efficienza e sicurezza, anche tramite l'applicazione di ITS;
- d) perseguire il riequilibrio modale puntando soprattutto sul completamento del Sistema di Metropolitana Regionale “SMR”: sul versante del trasporto urbano e metropolitano realizzando infrastrutture per il trasporto rapido di massa in sede propria; sul versante del trasporto interurbano regionale su ferro e su strada: definendo gli itinerari e i nodi di interscambio; sul versante del trasporto marittimo: avendo particolare riguardo alle infrastrutture necessarie per dare impulso sia al trasporto di persone lungo le vie del mare, sia al cabotaggio;
- e) realizzare e migliorare l'interconnessione delle reti a livello locale, elevando la qualità dei servizi, aumentando e ottimizzando l'utilizzo delle strutture trasportistiche esistenti, recuperando e valorizzando opere avviate e non completate, generando effetti benefici per le persone e le imprese in modo da soddisfare la domanda proveniente dalle attività economiche.

In sintesi, tutte strategie finalizzate allo sviluppo del sistema delle infrastrutture modali e intermodali di trasporto per rafforzare i fattori di base della competitività del sistema socio-economico regionale.

Una ulteriore strategia perseguita, sul versante infrastrutturale, è stata l'utilizzazione delle infrastrutture esistenti, recuperandone ogni componente anche quelle obsolete o sottoutilizzate. Infatti, si è prefissato l'obiettivo funzionale ed economico di attivare tutti quegli interventi che consentissero la migliore utilizzazione delle infrastrutture esistenti, il recupero di ogni componente di rete che, previa realizzazione di completamenti, raddoppi, bretelle di collegamento, nodi di interscambio, potessero essere ricondotte a sistema.

Premessa tale strategia di base, il Programma Generale degli interventi infrastrutturali è stato approvato ed aggiornato, nel tempo, dalla Giunta Regionale, per armonizzare e mettere a sistema i programmi d'intervento nel settore della mobilità regionale, alle luce delle Intese stipulate con il Governo centrale e

tenendo conto della normativa di riferimento, dei documenti programmatici di settore e dei diversi programmi d'intervento in corso e/o previsti ai diversi livelli gerarchici (Comunitario, Nazionale, Regionale, Provinciale e Locale).

Attualmente il Governo nazionale, d'intesa con le Regioni, sta predisponendo un rinnovato quadro della programmazione infrastrutturale, che tiene conto delle istanze avanzate dalle Regioni stesse, inquadrando e armonizzandole nel contesto nazionale secondo le linee guida descritte nell'Allegato al DEF 2015 e sviluppate nell'Allegato al DEF 2016.

Il nuovo processo di pianificazione, programmazione e progettazione delle opere pubbliche in Italia si allinea anche al nuovo quadro normativo, che ha visto l'abrogazione della L.443/2001, c.d. "Legge Obiettivo", e del D.lgs. n. 163/2006 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori e forniture", sostituito dal D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 e che ha sancito, dunque, il passaggio da leggi speciali alle leggi ordinarie e alla programmazione pluriennale.

Il nuovo processo di pianificazione infrastrutturale dovrà definire un quadro del sistema delle infrastrutture nazionale unitario e quanto più possibile condiviso, in base al quale verranno definiti i fabbisogni nazionali di infrastrutture, verranno individuate le priorità in funzione della utilità e della fattibilità delle singole opere e delle risorse disponibili.

Il Governo stabilisce gli obiettivi e le strategie, che definiscono la *vision* di medio-lungo periodo verso cui far tendere la politica dei trasporti nazionale e tracciano un quadro unitario entro il quale dovrà essere redatto il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

La programmazione e selezione delle opere nel rispetto dei vincoli di spesa e in coerenza con obiettivi e strategie, avverrà attraverso la redazione del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), con cadenza triennale, secondo le indicazioni del D. Lgs. 228 del 2011, aggiornate dal nuovo Codice dei Contratti - che ne ha previsto lo schema-tipo, che includerà e renderà coerenti tutti i piani e i programmi di investimento per le opere pubbliche.

È a cura del MIT, quindi, la redazione del DPP, che rappresenterà la cornice strategica che a valle del confronto con la Conferenza unificata offrirà il nuovo quadro delle priorità. In questo contesto il superamento del gap infrastrutturale del Sud, di cui fanno parte anche opere previste nelle precedenti programmazioni, è considerato una priorità.

In questa cornice la Regione, con il supporto tecnico dell'ACaM, ha predisposto e sottoposto al Governo - nel settembre 2015 - una prima stesura del "Masterplan Trasporti", contenente le infrastrutture ritenute strategiche per lo sviluppo del sistema dei trasporti e della mobilità campano, cui si sono affiancati gli atti di programmazione specifici per fonte di finanziamento, nell'ambito dei quali sono state configurate le

coperture finanziarie delle infrastrutture prioritarie (¹⁸).

La Regione, attraverso la Direzione Generale per la Mobilità (DG Mobilità), ha poi attivato un processo di riprogrammazione nel settore dei trasporti, basato sulla rimodulazione degli interventi sulle ferrovie regionali gestite dall'Ente Autonomo Volturno (EAV), mirato al completamento delle infrastrutture prioritarie del Sistema di Metropolitana Regionale (SMR), e, al contempo, al lancio di un ambizioso Programma di efficientamento della Società regionale di trasporto.

La suddetta programmazione degli investimenti sulle ferrovie e sul materiale rotabile regionale va a confluire nell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità regionale e dei connessi Piani attuativi di Settore, con le altre componenti programmatiche di settore, condivise dalla Regione con il Governo e con i Gestori di reti nazionali RFI ed ANAS, in seno alla Cabina di Regia (CdR) per il Fondo di Sviluppo e Coesione, istituita dal D.P.C.M. del 25/02/2016 - che costituisce la sede di confronto tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano nonché le Città metropolitane, per la definizione dei piani operativi per ciascuna area tematica nazionale:

- programmazione degli investimenti sulla rete ferroviaria nazionale di RFI;
- programmazione degli investimenti sulla rete stradale nazionale ANAS;
- programmazione degli investimenti sulla rete regionale/provinciale e comunale.

Nell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità regionale e dei connessi Piani attuativi di Settore vanno a trovare una sistematizzazione organica anche le seguenti componenti:

- programmazione degli investimenti sul Sistema logistico regionale, agevolata dal Protocollo dedicato all'Area Logistica Integrata (ALI) del "Mar Tirreno Centrale", in fase di definizione con il MIT e altri Soggetti interessati;

¹⁸ Programma Operativo Regionale Campania FESR 2014/2020, approvato dalla Commissione europea con Decisione n. C(2015)8578 del 1 dicembre 2015, di cui la Regione ha preso atto con la D.G.R. n. 720 del 16/12/2015:

- OT4 – RA 4.6 Mobilità sostenibile: 394 M€;
- OT 7 – Trasporti: 224 M€;
- TOT: 618 M€.

Programma Operativo Complementare (POC 2014/2020), di cui alla DGR n. 59 del 15/02/2016, aggiornato e approvato nella seduta CIPE del 1 maggio 2016:

- Nuova programmazione: 390 M€;
- Completamenti POR 2007-13: 37 M€;
- TOT: 427 M€.

Patto SUD siglato da Regione e Governo il 24/04/2016 e ratificato con DGR n. 173 del 26/04/2016:

- TOT Infrastrutture per la mobilità: 1.192 M€ di fondi FSC 2014-2020.

Ulteriore Programma FSC 2014-20, concordato da Regione e Governo in seno alla Cabina di Regia (CdR) preposta:

- Strade ANAS: 307 M€;
- Strade Regionali per il completamento della rete ANAS: 830 M€
- Metropolitane: 42 M€;
- Rete RFI, compresi completamenti regionali: 237 M€;
- TOT: 1.416 M€.

Programma dedicato all'Area Logistica Integrata (ALI) del "Mar Tirreno Centrale", in fase di definizione con il MIT. TOT da definire.

- programmazione degli investimenti sulle autostazioni e sul materiale rotabile regionale su gomma;
- programmazione delle applicazioni di tipo ITS ai diversi comparti della mobilità;
- programmazione di altre azioni per la mobilità sostenibile, come quelle previste Piano Nazionale Infrastrutture per la Ricarica dei Veicoli Alimentati ad Energia Elettrica (PNIRE).

Lo sviluppo e l'attuazione dell'intero programma d'investimento potranno contare su un importante fattore di innesco messo in campo dalla Regione, che ha istituito un Fondo di rotazione per le progettazioni, con una dotazione iniziale di 40 M€, cui i Soggetti attuatori potranno attingere, in caso di necessità, per rendere effettivamente cantierabili le opere prioritarie programmate.

Le strategie specifiche e gli interventi attuati e programmati per le diverse componenti del sistema dei trasporti sono riportati nei paragrafi che seguono.

Il quadro allocativo delle risorse destinate al Sistema Integrato della Mobilità Regionale, rimodulato ed integrato anche in conseguenza delle Intese, degli Accordi, dei Programmi e dei Piani di finanziamento successivamente intervenuti, nonché degli aggiornamenti dei costi dei progetti e delle opere in corso, è riportato nelle seguenti Tabella 7.1 e Tabella 7.2

Tabella 7.1: Quadro delle risorse destinate al sistema integrato della mobilità regionale (2016)

PROGRAMMAZIONE REGIONALE NEL SETTORE DEI TRASPORTI					
Tabella	Sistema modale	Costo Totale	Fonti Finanziarie		Da reperire
			Disponibile totale	Programmato totale	
1	AZIONI DI SISTEMA	32.537.264,29	11.522.264,29	21.015.000,00	-
2	VIABILITA' REGIONALE	2.988.644.571,03	878.975.059,97	1.364.729.766,96	744.939.744,10
3	VIABILITA' NAZIONALE	5.757.411.038,09	2.650.864.775,79	1.022.657.444,30	2.083.888.818,00
4	SMR – TPL: METRO / TRAM	3.954.175.883,31	2.685.530.173,30	855.267.624,01	413.378.086,00
5	SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI	3.575.106.203,49	1.396.570.342,94	1.398.005.860,56	780.530.000,00
6	SMR – TPL: ALTRI IMPIANTI	105.771.918,95	6.162.786,77	99.609.132,18	-
7	SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI	8.551.648.987,73	3.329.648.987,73	2.552.500.000,00	2.669.500.000,00
8	SMR-TPL: POLI DI INTERSCAMBIO E MATERIALE ROTABILE SU GOMMA	168.804.602,34	80.129.297,69	43.025.304,65	45.650.000,00
9	APPLICAZIONI ITS E ALTRE AZIONI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE	42.941.984,07	37.541.984,07	5.400.000,00	-
10	LOGISTICA	1.623.482.441,04	1.147.639.998,78	287.148.913,05	188.693.529,21
TOTALE		26.800.524.894,34	12.224.585.671,33	7.649.359.045,71	6.926.580.177,31

Tabella 7.2: Quadro delle risorse destinate al Sistema Integrato della Mobilità Regionale con indicazione delle fonti (2016)

PROGRAMMAZIONE REGIONALE NEL SETTORE DEI TRASPORTI																										
Tabella	Sistema modale	Costo Totale	Fonti Finanziarie																					Da reperire		
			Disponibile totale	Disponibili										Programmato totale	Programmazione 2000-2006 / 2007-2013						Programmazione 2014-2020					
				Rinvenienze POR 2000-2006 misura 6.1	POR 2007-2013	APQ (FAS)	AdP 17.12.2002	Piano di Azione e Coesione	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	POR 2014-2020	Altri fondi regionali	Fondi che non gravano sul patto	POR 2007-2013		APQ senza impegno contabile	Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		PN 2014-2020 (Fondi che non gravano su patto di stabilità)	
1	AZIONI DI SISTEMA	32.537.264	11.522.264	978.956	0	6.930.380	0	0	0	0	3.612.928	0	21.015.000	0	0	0	0	0	0	21.015.000	-	-	-	-	-	
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA		3.644.571	878.975.060	27.343.372	103.276.432	530.472.681	n. 43 del 29 Giugno 2016					0	0	217.882.100	PARTE I Atti della Regione			8.000.000	0	0	891.906.471	81.373.296,34	73.650.000,00	-	-	744.939.744,10
3	VIABILITA' NAZIONALE	5.757.411.038	2.650.864.776	0	85.274.526	10.032.477	0	0	10.000.000	0	3.405.273	2.542.152.499	1.022.657.444	0	0	93.011.111	0	0	0	402.000.000	8.500.000,00	6.295.333,21	512.851.000,00	-	2.083.888.818,00	
4	SMR - TPL: METRO / TRAM	3.954.175.883	2.685.530.173	191.761.930	677.135.978	13.954.530	0	15.995.081	300.000.000	0	0	1.486.682.654	855.267.624	0	0	126.492.705	14.004.919	0	0	92.480.000	24.000.000,00	98.290.000,00	500.000.000,00	-	413.378.086,00	
5	SMR - TPL: FERROVIE REGIONALI	3.575.106.203	1.396.570.343	246.994.683	5.963.103	320.729.947	465.237.305	98.007.565	0	0	32.161.931	227.475.810	1.398.005.861	819.258	0	250.845.643	0	0	386.468.770	327.325.555	301.092.309,81	95.683.323,58	35.771.000,00	-	780.530.000,00	
6	SMR - TPL: ALTRI IMPIANTI	105.771.919	6.162.787	0	593.414	2.371.087	0	0	3.198.285	0	0	0	99.609.132	0	0	0	0	0	0	98.500.000	1.109.132,18	-	-	-	-	
7	SMR - TPL: FERROVIE NAZIONALI	8.551.648.988	3.329.648.988	0	0	1.760.531	0	433.089.600	422.000.000	56.179.200	0	2.416.619.657	2.552.500.000	0	0	113.000.000	0	784.000.000	0	966.100.000	9.000.000,00	125.000.000,00	427.400.000,00	128.000.000,00	2.669.500.000,00	
8	SMR-TPL: POLI DI INTERSCAMBIO E MATERIALE ROTABILE SU GOMMA	168.804.602	80.129.298	0	9.729.252	20.227.775	0	27.000.000	0	0	0	23.172.271	43.025.305	0	6.000.000	4.000.000	0	4.000.000	0	0	-	-	29.025.304,65	-	45.650.000,00	
9	APPLICAZIONI ITS E ALTRE AZIONI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE	42.941.984	37.541.984	0	0	24.803.534	0	0	0	0	4.000.000	8.738.450	5.400.000	0	0	0	0	0	0	0	-	2.700.000,00	2.700.000,00	-	-	
10	LOGISTICA	1.623.482.441	1.147.639.999	6.770.193	151.460.284	50.660.672	0	0	0	0	0	938.748.849	287.148.913	0	5.000.000	37.724.565	0	13.186.760	0	0	2.085.289,19	189.152.298,88	40.000.000,00	-	188.693.529,21	
TOTALE		26.800.524.894	12.224.585.671	473.849.135	1.033.432.990	981.943.615	465.237.305	574.092.246	735.198.285	56.179.200	43.180.132	7.861.472.764	7.649.359.046	819.258	17.000.000	928.874.024	22.004.919	801.186.760	386.468.770	2.799.327.026	427.160.027,52	590.770.955,67	1.547.747.304,65	128.000.000,00	6.926.580.177,31	

7.2 Obiettivi e strategie della pianificazione regionale nel settore dei trasporti

Gli obiettivi e le strategie generali descritti nei punti precedenti trovano una più puntuale definizione nei singoli ambiti modali.

7.2.1 La rete ferroviaria nazionale e internazionale

Per quanto attiene alle direttrici ferroviarie nazionali ed internazionali, l'orientamento, ampiamente condiviso da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Campania e Ferrovie dello Stato, è quello di configurare il sistema AV/AC in modo non disgiunto dal sistema delle linee storiche, e di prevedere, pertanto, le opportune integrazioni al fine di ottenere la migliore flessibilità di organizzazione dei servizi sia passeggeri che merci e la loro adattabilità nel tempo. Si ritiene, altresì, che la riqualificazione, sia in termini infrastrutturali che in termini di gestione e servizio, del trasporto ferroviario nel territorio della Regione Campania e delle relative interconnessioni con la rete di livello nazionale ed europeo costituisca un elemento fondamentale per lo sviluppo dell'intero Sud Italia e per la sua integrazione economica e sociale nel contesto comunitario.

La principale strategia di intervento attinente all'offerta infrastrutturale sulla rete ferroviaria internazionale si sostanzia nel potenziare la linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari, compresa nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo:

- Linea AV AC Napoli - Bari: variante Napoli - Canello
- Linea AV AC Napoli - Bari: raddoppio Canello - Frasso Telesino
- Linea AV AC Napoli - Bari: raddoppio Frasso Telesino - Vitulano lotto 1 (Frasso Telesino-Telese)
- Linea AV AC Napoli - Bari: raddoppio Frasso Telesino - Vitulano lotto 2 (Telese-S.Lorenzo M.)
- Linea AV AC Napoli - Bari: raddoppio Frasso Telesino - Vitulano lotto 3 (S. Lorenzo M-Vitulano)
- Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Apice - Orsara (Lotto funzionale Irpinia)
- Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Apice - Orsara (Lotto completamento)

La principale strategia di intervento attinente all'offerta infrastrutturale sulla rete ferroviaria nazionale si sostanzia nel potenziare la rete ordinaria ed i principali nodi:

- Nodo AV di Napoli Centrale (Comprende stazione Afragola)
- Nodo complesso in corrispondenza della stazione FS di Salerno Centrale

- Stazione di interscambio di “Vesuvio Est” tra la linea a monte del Vesuvio AV/AC e la Circumvesuviana
- Nuovo hub Pompei e sistemazione esterna
- Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi - Pontecagnano - Aeroporto
- Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico ed infrastrutturale
- Velocizzazione Tirrenica sud - variante Agropoli
- Elettificazione, velocizzazione e ammodernamento dell’infrastruttura ferroviaria esistente della linea Salerno - Mercato S.S. - Avellino – Benevento e della tratta Mercato S.S. – Codola - Sarno della rete RFI
- Ripristino della linea Benevento-Pietrelcina e relativa elettificazione ai fini del collegamento con il polo religioso di Pietrelcina
- Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Campania: nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti
- Velocizzazione Battipaglia - Potenza

Al potenziamento dell’offerta infrastrutturale si associa l’upgrade tecnologico e l’acquisizione di nuovo materiale rotabile ferroviario:

- Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico (PRG e ACC Napoli - Centrale)
- Potenziamento tecnologico linea AV Roma - Napoli
- Potenziamento tecnologico linea Roma - Napoli via Formia
- Potenziamento tecnologico ed infrastrutturale linea Roma - Napoli via Cassino (I fase)
- Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico (I fase)
- Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico (II fase)
- Passante ferroviario di Napoli - adeguamento tecnologie
- Piano ACC (Avellino, Acerra, Napoli Campi Flegrei, Cavalleggeri e Napoli Piazza Leopardi)
- Blocco Emulato Minturno-Villa Literno con ACCM
- ACC Napoli-Salerno Linea a Monte del Vesuvio
- Upgrading BcA Benevento-Avellino, Caserta-Benevento e Vairano-Venafro e Rocca d'Evandro
- Upgrade sistemi Informazione al Pubblico (IaP) Aversa-Caserta e Napoli-Cancello

- Upgrade sistemi Informazione al Pubblico (IaP) passante
- Miglioramento accessibilità passante (sottopassi, marciapiedi, pensiline, ascensori,...)
- PRG e ACC Caserta
- PRG e ACC Villa Literno
- PRG e ACC Battipaglia
- Upgrade Maddaloni-Marcianise
- Adeguamento prestazionale linee Roma-Napoli via Formia e via Cassino (Sagoma PC80)

7.2.2 Il Sistema della Metropolitana Regionale (SMR) e del TPL

Gli obiettivi principali, per la programmazione regionale dei collegamenti intraregionali e locali, sono sostanzialmente quelli di rendere rapidamente effettive le potenzialità del trasporto su ferro e, nel contempo, di avviare la programmazione di ulteriori spese per lo sviluppo del sistema ferroviario e farne l'elemento strategico per il controllo della ripartizione modale. Per questo si stanno:

- rimuovendo le distorsioni nei processi di realizzazione dei programmi di investimento in infrastrutture, che hanno privilegiato più il momento della impostazione di spesa che non il momento di verifica degli obiettivi di servizio e quindi dei risultati;
- correggendo, attraverso una progettazione complessiva di sistema, le principali caratteristiche negative del modo ferroviario.

Un particolare aspetto delle distorsioni verificatesi nei processi realizzativi è rappresentato dalle "discontinuità" prodotte nell'assetto funzionale delle opere, che ne compromettono l'ottimale utilizzazione se non addirittura la stessa utilizzazione.

Tra le "discontinuità" più ricorrenti possono ricondursi quelle dei collegamenti mancanti o sottodimensionati (es.: opere iniziate da due estremi opposti cui manca il tratto centrale e simili). È evidente che questo stato di cose vincola, in qualche modo, le scelte di intervento per ridurre gli effetti negativi di tali discontinuità ed il grado di sottoutilizzazione del capitale investito.

Partendo dalle considerazioni espresse, gli orientamenti della programmazione regionale si sviluppano sui seguenti punti:

1. esprimere il fabbisogno di infrastrutture in modo funzionale al concetto di offerta programmata e di recupero della centralità del sistema ferroviario rispetto al territorio;
2. incrementare la quota modale del trasporto pubblico fra 3 e 6 punti percentuali;

3. definire un concetto di offerta del servizio ferroviario regionale che risponda a criteri di unitarietà al suo interno, di integrazione con gli altri modi di trasporto e di accessibilità al territorio.

In particolare, per quanto riguarda il secondo punto, l'obiettivo minimo di recupero di almeno 3 punti percentuali si può ritenere conseguibile con azioni sul solo sistema di trasporto pubblico intervenendo:

- sulla rispondenza dell'offerta ai fabbisogni e alle aspettative della domanda;
- sul miglioramento della accessibilità;
- sulla qualità del materiale rotabile;
- sulla integrazione (modale, oraria, tecnologica, ecc.).

L'obiettivo superiore, di recuperare fino a 6 punti percentuali di quota modale dal trasporto individuale a quello collettivo, richiede azioni su altre variabili che influenzano la ripartizione modale, e cioè:

- politiche di dissuasione dell'uso del mezzo privato, soprattutto nei grandi centri attrattori/generatori di traffico;
- politiche di regolazione del prezzo di utilizzazione dei grandi assi stradali;
- politiche di localizzazione degli insediamenti (in particolare quelli generatori di domanda) più attente alla presenza di un consistente capitale fisso investito, rappresentato dal sistema ferroviario.

Lo strumento che si sta utilizzando per raggiungere gli obiettivi sopra esposti è la realizzazione del **Sistema della Metropolitana Regionale (SMR)**.

Il progetto si propone di ridare logica e concezione di sistema alle diverse componenti del trasporto pubblico che, nei fatti, sono cresciute negli anni quasi esclusivamente per logiche settoriali, attraverso un sistema integrato nelle sue componenti funzionali, attrattivo per qualità e livelli di servizio, accessibile al territorio, e quindi competitivo con il mezzo di trasporto individuale.

Il progetto di Sistema di metropolitana regionale ha trovato continuità e conferme nei diversi atti di programmazione regionale che, nel corso dell'ultimo quindicennio, si sono susseguiti in Campania. L'avvio del processo di programmazione delle infrastrutture nel settore dei trasporti, con particolare riferimento alla metropolitana regionale, coincide con la deliberazione n. 1282 del 5 aprile 2002, il "Programma Generale degli interventi infrastrutturali" con il quale è stato disegnato il quadro delle esigenze di mobilità del territorio regionale, le strategie generali di intervento, le azioni e gli obiettivi per ciascun settore riportato a "sistema". Il progetto del SMR ha, poi, trovato conferme nelle diverse Intese,

Accordi, e Programmi di finanziamento intervenuti nel tempo, che hanno sempre confermato l'assoluta priorità e centralità del progetto del Sistema di Metropolitana Regionale come *asset* fondamentale e strategico per tutta la mobilità regionale.

La presente Giunta, attraverso la DG Mobilità, ha riavviato il processo di programmazione nel settore dei trasporti, partendo dalla rimodulazione degli interventi sulle ferrovie regionali gestite dall'Ente Autonomo Volturno (EAV). L'azione del Governo regionale mira al completamento delle infrastrutture prioritarie del SMR e, al contempo, al lancio di un ambizioso programma di efficientamento della Società regionale di trasporto, incentrato su:

- ammodernamento ed incremento della sicurezza della rete ferroviaria regionale e riduzione dei costi di gestione della stessa;
- ammodernamento delle stazioni e miglioramento della fruibilità e dell'accessibilità delle stesse;
- ammodernamento e potenziamento del parco rotabile ferroviario EAV.

Detta rimodulazione ha tenuto conto della Proposta sviluppata dall'EAV per la riprogrammazione degli investimenti sulla rete ferroviaria di competenza, sollecitata dalla DG Mobilità, che ha trasmesso all'EAV uno Studio Trasportistico sviluppato dall'ACaM, dedicato all'analisi delle frequentazioni sulle linee ferroviarie regionali, sulla base dei dati delle indagini del Consorzio Unico Campania negli anni dal 2012 al 2015 ed ha indicato all'Azienda i seguenti criteri:

- necessità di completare le opere in corso di materiale esecuzione, al fine di renderle fruibili nel più breve tempo possibile;
- necessità di corrispondere agli indirizzi formulati dalla Corte dei Conti giusta Deliberazione n. 12/2009 in materia di Concessione di sola costruzione;
- programmazione di interventi nel rispetto dei dati di traffico rilevati, in modo da porre in essere ogni azione utile al recupero di utenza andata persa nel corso degli ultimi anni, attraverso l'innalzamento sia della frequenza dei collegamenti sia dei livelli di confort di viaggio, evitando, quindi, di intervenire su tratte ferroviarie con opere che possano pregiudicare la regolarità e, quindi, il confort dei collegamenti medesimi, con pregiudizio del gradimento dell'utenza.

Detta attività di riprogrammazione si è articolata nei seguenti atti:

- *"Rimodulazione degli interventi sulla ferrovia ex Circumvesuviana e ulteriori determinazioni"*¹⁹;
- *"Rimodulazione degli interventi sulla ferrovia ex SEPSA"*²⁰;

¹⁹ Approvata con DGR n.180 del 03/05/2016.

- *“Rimodulazione degli interventi sulla ferrovia ex MCNE e ricognizione complessiva degli interventi di efficientamento dell’EAV e degli interventi finanziati con l’AdP 2002”²¹.*

7.2.3 Il sistema della viabilità regionale e nazionale

Gli obiettivi e le strategie della pianificazione regionale nel settore stradale si articolano su tre livelli:

1. il livello dell’inserimento del territorio regionale nel contesto nazionale, in cui i temi centrali si riferiscono a:
 - ammodernamento e potenziamento della rete viaria inclusa nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) secondo le indicazioni del Piano Generale dei Trasporti (PGT), con particolare riferimento al completamento dell’autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria e al conferimento di caratteristiche autostradali al raccordo Salerno - Avellino (collegamento tra A16 - A30 - A3);
 - potenziamento degli itinerari interregionali: realizzazione della variante alla SS 7q Domitiana (in particolare nella tratta prioritaria di Mondragone), nell’ambito del Corridoio Tirrenico Meridionale di collegamento con la regione Lazio;
 - realizzazione dei collegamenti a servizio di porti, aeroporti, poli di attrazione di scala nazionale-interregionale;
2. il livello del soddisfacimento delle esigenze di mobilità a scala regionale-interregionale, in cui i temi centrali sono:
 - l’ammodernamento e la messa in sicurezza della rete appartenente al patrimonio regionale, ed il potenziamento della stessa;
 - la riqualificazione della SS 372 Telesina, con caratteristiche di strada extraurbana principale;
 - il completamento della cosiddetta “tangenziale delle aree interne” (SSV FV Isclero; Asse Attrezzato “Valle Caudina-Pianodardine”);
 - il prolungamento della Contursi – Lioni fino a Grottaminarda, compresa la variante di Grottaminarda;
3. il livello del soddisfacimento delle esigenze di mobilità all’interno di ciascuna delle cinque maggiori aree urbanizzate della Regione, in cui i temi principali si focalizzano su:

20 Approvata con DGR n. 254 del 07/06/2016.

21 Approvata con DGR n. 270 del 14/06/2016.

- miglioramenti della viabilità esistente finalizzati ad elevare il livello di sicurezza della circolazione viaria;
- incremento dell'accessibilità a livello locale in ragione sia delle esigenze poste dalla protezione civile (es. il completamento della "SS 268 del Vesuvio", di via Sartania, della Bretella del Vallo di Lauro, della viabilità dell'area flegrea) che dei programmi di sviluppo nel settore turistico e produttivo;
- riduzione della congestione dei nodi urbani, coerentemente con il potenziamento del trasporto collettivo.

Gli obiettivi e le strategie nel settore della viabilità regionale sono stati definiti nell'Accordo di programma Quadro (APQ) "Infrastrutture per la viabilità regionale" del 2002 e nei successivi Protocolli Integrativi del 2003, 2004, 2005 e 2007, sottoscritti dalla Regione con il Governo e con l'ANAS, e possono essere così riassunti:

1. potenziamento degli assi della rete stradale di interesse nazionale;
2. interventi di collegamento della rete regionale alla rete nazionale per l'interconnessione dei Sistemi Territoriali Locali ai sistemi nazionali ed internazionali;
3. adeguamento degli assi per i collegamenti interregionali e interprovinciali;
4. riammagliamentamento delle opere sottoutilizzate;
5. decongestionamento della circolazione nelle aree metropolitane, urbane e sub-urbane;
6. riqualificazione della costa;
7. collegamento dei centri di interesse culturale, industriale e turistico;
8. miglioramento della accessibilità delle Comunità Montane e dei Sistemi Economici Locali sub-provinciali;
9. collegamento dei nodi intermodali e dei centri merci;
10. miglioramento della sicurezza stradale;
11. adeguamento della rete stradale alle esigenze di protezione civile connesse con il rischio vulcanico.

I suddetti obiettivi sono stati sostanzialmente perseguiti anche dal POR 2007-13, con i seguenti Obiettivi Operativi:

1. O.O. 4.5 "Strade e ferrovie nelle aree interne e periferiche": Adeguamento e potenziamento della viabilità e delle ferrovie a servizio delle aree interne e periferiche;

2. O.O. 4.7 “Sicurezza Stradale”: Integrazione, potenziamento, e messa in sicurezza del sistema stradale portante, a servizio delle aree metropolitane e delle aree sensibili.

Il nuovo POR Campania 2014-2020, nell’ambito dell’Obiettivo Tematico 7 “Trasporti”, dedica alla viabilità una dotazione assolutamente residuale per il solo conseguimento del Risultato Atteso (R.A.) 7.4 “Rafforzamento delle connessioni con la rete globale delle aree interne”, Azione 7.4.1 “Rafforzare le connessioni delle aree interne per favorire la coesione e la continuità territoriale privilegiando il completamento di interventi già avviati e mediante interventi selettivi sull’infrastruttura viaria volti a rimuovere strozzature e barriere, laddove non risulti sostenibile realizzare nuovi collegamenti ferroviari o riqualificare linee già esistenti”.

L’attuale Giunta regionale, [per poter dare impulso ad un importante programma di completamento e messa in sicurezza della rete stradale campana ha dunque condiviso con il Governo nazionale e con l’ANAS](#), nell’ambito della Cabina di Regia (CdR) per il Fondo di Sviluppo e Coesione, istituita dal D.P.C.M. del 25/02/2016, l’utilizzo di una parte rilevante dei fondi FSC 14-20 per il sistema della viabilità.

In particolare, è stata condivisa la destinazione dei fondi FSC 14-20 a due livelli di programmazione:

1. programmazione degli investimenti sulla rete stradale nazionale ANAS:
 - interventi su assi con funzioni trasportistiche primarie (es. completamento autostrada A3 SA-RC con la realizzazione/adequamento funzionale degli svincoli di Eboli, di Sala Consilina Sud (località Trinità) e di Padula – Buonabitacolo e con interventi di rinaturalizzazione / riutilizzo dei tratti campani dismessi; Conferimento caratteristiche autostradali al RA Salerno-Avellino);
 - interventi su collegamenti lungo itinerari nazionali (es. adeguamento a 4 corsie della SS 372 “Telesina”, lavori di adeguamento tipo A del tratto Garigliano – Castelvoturno della SS 7quater “Domitiana”) o con forte valenza di protezione civile (es. completamento e raddoppio della SS 268 “del Vesuvio”) o di ricucitura territoriale (es. lavori di completamento alla SS 212/369 “Fortorina” dallo svincolo di San Marco dei Cavoti e San Bartolomeo in Galdo, realizzazione del collegamento stradale veloce tra l’autostrada A3 “SA-RC”(Eboli-Campagna) e la variante alla SS 18 (Agropoli));
2. programmazione degli investimenti sulla rete regionale/provinciale e comunale:
 - messa in sicurezza della rete stradale provinciale e comunale (poderoso programma d’intervento sulla rete locale, che maggiormente ha sofferto dei problemi di bilancio che

affliggono Province e Comuni, manifestando progressivi deterioramenti della funzionalità, spesso fino all'interruzione del transito veicolare, specie nelle aree interne, con gravi ripercussioni sull'utenza),

- completamento di strade incompiute o realizzazione di lotti funzionali prioritari (programma dedicato alla viabilità regionale che nel tempo ha visto la realizzazione parziale di singoli lotti, spesso non connessi al resto della rete, con ingenti investimenti della finanza pubblica non pienamente fruibili. Questo intervento di sistema vuole mettere a valore gli investimenti sulle strade incompiute, completandole e connettendole alla rete nazionale, dando così risposte concrete alla domanda di mobilità dei diversi territori serviti, specie nelle aree interne dell'Irpinia, del Tammaro, del Taburno, del Cilento e nelle aree sensibili dal punto di vista idrogeologico e vulcanico come l'area Flegrea e il Vallo di Lauro),
- interventi su viabilità di supporto alle attività insediate nei 5 Consorzi ASI regionali (per il miglioramento dell'accessibilità, attiva e passiva, alle attività insediate nelle ASI, il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale, la riduzione dei consumi energetici negli agglomerati industriali),
- interventi su viabilità di supporto alle attività turistiche (per il miglioramento dell'accessibilità, attiva e passiva, alle attività turistiche presenti in prossimità dei litorali campani, il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale, l'incentivazione all'interscambio modale fra il mezzo privato e quello pubblico per il decongestionamento delle zone turistiche, la valorizzazione del territorio),
- interventi di razionalizzazione e miglioramento delle interconnessioni dei sistemi di mobilità locale con la linea AV/AC Napoli – Bari (per la riconnessione delle porzioni di territorio attraversate dal corridoio ferroviario NA/BA, la mitigazione delle ricadute negative sul territorio attraversato dall'asse, il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale, sia in ambito urbano che extraurbano ed il miglioramento dell'accessibilità al territorio attraversato).

7.2.4 Il sistema portuale, logistico e aereoportuale

Il sistema portuale, logistico e aereoportuale regionale comprende in primo luogo i nodi logistici principali (porti di Napoli e Salerno, aeroporto di Capodichino, interporti di Nola e Maddaloni/Marcianise), ma anche quelli minori (ad esempio i porti di Pozzuoli, Torre Annunziata e

Castellammare di Stabia) e le imprese dell'offerta; un ruolo fondamentale è dato dall'insieme dei settori, delle filiere e dei distretti prevalenti dell'economia produttiva campana (agroalimentare, tessile-abbigliamento, conciario, calzaturiero, lattiero-caseario, florovivaismo, ecc.). Dal punto di vista delle reti infrastrutturali, la Campania può essere considerata come la principale "macro-piattaforma" del Sud Italia, dotata di una condizione relativamente migliore rispetto a tutte le altre regioni del Mezzogiorno che le consente di offrire i propri servizi anche a buona parte del basso Lazio, dell'Abruzzo e del Molise. Questo per due principali motivazioni: la prima da ascrivere alla privilegiata posizione geografica, la seconda derivante, invece, da una elevata dotazione di infrastrutture di trasporto in rapporto alla superficie.

Le scelte operate dalla programmazione infrastrutturale nazionale ed europea in questi ultimi anni appaiono coerenti con le esigenze di accessibilità territoriale della Campania rispetto alle principali polarità economiche del continente europeo, creando le premesse per l'ulteriore crescita e/o il decollo di infrastrutture e servizi logistici e di trasporto, in piena sintonia con la già citata **Trans-European Transport Networks** (Rete Transeuropea di Trasporto - **TEN-T**)²² ed anche in vista della cosiddetta "**Wider Europe**"²³.

7.2.4.1 Sistema della Portualità e Logistica

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica – approvato in sede di Conferenza Stato-Regioni nel marzo 2016²⁴ - evidenzia come quest'ultima rappresenti, per un paese, un fattore fondamentale per la competizione economica mondiale e individua le principali carenze attualmente esistenti in questo settore nel "sistema Italia"; in particolare mette in risalto come l'affidabilità della catena logistica di una nazione rappresenta per gli operatori mondiali elemento irrinunciabile poiché i costi dovuti ad imprevisti, inefficienze, lentezze del sistema logistico di un Paese pesano molto di più rispetto ai tempi o ai costi delle operazioni commerciali. Le strategie individuate dal Piano per raggiungere l'obiettivo dell'affidabilità si articolano su diversi punti:

- rendere efficiente e diretto il collegamento tra porti e retroporti;

²² <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/tentec/>.

²³ <http://www.ecfr.eu/wider>.

²⁴ Il 31 marzo 2016 è stata sancita intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni sullo schema di Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri che approva il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, di cui all'articolo 29, comma 1, del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164.

- rafforzare il ruolo dei porti italiani quali capolinea delle linee di traffico con i Paesi non europei del bacino mediterraneo;
- assumere un modello organizzativo generale, in cui una rete portante di linee e nodi tendenzialmente completa nelle sue funzioni sia integrata con una rete di impianti minori o di più elevata specializzazione, funzionali a catene logistiche di area o di filiera;
- garantire nelle diverse situazioni locali una effettiva unitarietà organizzativa degli impianti tra loro complementari (sistemi portuali, terminal ferroviari, aree retro portuali, poli logistici in grado di manipolare anche traffico da attestare su altri impianti etc.).

Sul fronte della portualità va evidenziato che la collocazione del nostro Paese al centro del Mediterraneo, le sue coste ricche di porti, la dotazione di infrastrutture terrestri ben collegate con quelle europee rappresentano tutte precondizioni perché l'Italia aspiri ad assolvere un ruolo di cerniera per gli scambi tra tutti i paesi del Mediterraneo e tra questi e gli altri paesi dell'Europa, dell'Estremo Oriente e del continente americano. È indispensabile però che essa si doti di infrastrutture e organizzazioni che rendano conveniente il transito delle merci attraverso i propri porti, in competizione con i porti del Nord Europa e con gli altri porti europei del Mediterraneo; in altre parole, che riorganizzi i propri porti in una logica di Piattaforma logistica continentale. I vantaggi che ne potrebbe trarre sarebbero di natura economica ed occupazionale per le attività esistenti logistiche, industriali e di servizio e per le attività che potrebbero essere indotte a localizzarsi sul suo territorio a seguito della migliorata accessibilità per le merci e per le persone.

Portualità e Logistica in Campania

In Campania gli assi portanti e i nodi di interesse nazionale per un assetto infrastrutturale di sistemi di supporto al rilancio dei trasporti e della logistica individuati dal Piano sono il porto di Napoli, con la retroportualità di Napoli Est, ed il supporto operativo e logistico del sistema interportuale di Nola-Marcianise, il porto di Salerno e la retroportualità di Battipaglia.

Nella citata strategia nazionale di dotare il sistema logistico-portuale di infrastrutture e organizzazioni che rendano conveniente il transito delle merci attraverso i propri porti, in competizione con i porti del Nord Europa e con gli altri porti europei del Mediterraneo i porti della Campania potrebbero avere un ruolo di primo piano come snodo tra:

- il traffico proveniente dalla rotta che attraversa Suez in viaggio dall'Oceano Indiano all'Oceano Atlantico e diretto verso l'Italia e il sud dell'Europa;

- il traffico tra i porti dei paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

Per la prima aliquota i diretti competitor sono, da una parte, i porti spagnoli e dell'arco ligure (Genova, Livorno, La Spezia e Savona) e i porti dell'arco veneto (Venezia e Trieste) e, dall'altro, i porti del Northern Range (da Le Havre ad Amburgo). La concorrenza con questi ultimi è un'impresa ardua per le loro dimensioni e per le loro attrezzature di connessione stradale, ferroviaria e fluviale con l'intera Europa, ma va comunque affrontata. La concorrenza con i porti italiani del nord offre maggiore spazio anche se trasferire su terra (strada e/o ferrovia) un traffico marittimo è in parziale contraddizione con la politica di sostegno alle autostrade del mare, che ha certamente registrato un buon successo.

Spazio maggiore va invece cercato per i porti campani come polo di riferimento primario in una rete strettamente mediterranea a servizio dei flussi di merci tra l'Italia centro meridionale, il nord Africa (dal Marocco all'Egitto), il Medio Oriente e le altre nazioni europee che si affacciano sul Mediterraneo. La posizione baricentrica di Napoli e Salerno è certamente strategica e la secolare tradizione di relazioni economiche e culturali è un vantaggio competitivo di notevole rilievo. I porti di questo sistema debbono avere una caratteristica indispensabile: disporre di una connessione altamente efficiente con la rete ferroviaria. Per gli spostamenti delle merci su territorio europeo non è proponibile avvalersi del trasporto su strada se non per aliquote minime, sulle brevi distanze e di limitata consistenza, perché il danno all'ambiente, inteso nell'accezione ampia del termine, sarebbe elevatissimo e difficilmente sarebbe compensato anche dai vantaggi dell'incremento di competitività territoriale delle aree servite. Questa connessione può essere realizzata solo se i porti scelti come cerniere tra le rotte marittime e quelle terrestri saranno all'incrocio tra la rete TEN-T e le rotte del Mediterraneo, che servono i grandi hub intercontinentali ed i porti dei paesi africani e del Medio Oriente.

[Le strategie regionali](#)

La riduzione dei costi del trasporto dai punti di produzione al consumo finale è stata improntata in Campania alla creazione di una adeguata rete logistica ed un sistema di interporti, centri intermodali ed aree di scambio in quanto i costi logistici rappresentano una quota significativa dei costi totali di produzione ed il contenimento di tali costi rappresenta un fondamentale elemento di competitività aziendale.

Le azioni previste favoriscono e supportano un'evoluzione integrata del sistema logistico interno e lo sviluppo dei servizi intermodali, in particolare sulle relazioni Sud-Nord, definendo un progetto per la logistica coordinato per l'intero Mezzogiorno.

Saranno realizzati interventi infrastrutturali volti a garantire la piena operatività degli Interporti di Nola e di Marcianise, migliorandone i livelli di accessibilità, attraverso la creazione/potenziamento dei nodi di interscambio, sia con il Sistema della Metropolitana Regionale e delle ferrovie interne, sia con la rete viaria regionale primaria.

A ciò si aggiungono interventi per garantire l'interoperabilità, promuovere l'efficienza interna delle singole modalità di trasporto (ad es. riduzione dei viaggi a vuoto), potenziare i porti di Napoli e Salerno per ricercare il massimo delle possibili sinergie con il territorio regionale (aree metropolitane e sistemi produttivi di riferimento) ed interventi per la creazione di una rete di porti commerciali intermedi, tesa ad ottimizzare i flussi di merci su tutto il territorio regionale.

Anche in questo caso saranno promosse azioni volte ad elevare i livelli di fruizione della modalità di trasporto ferroviaria mediante la creazione/potenziamento dei collegamenti ferroviari tra porti, interporti e aeroporti, come il collegamento tra il Porto di Napoli e la stazione Napoli Traccia.

[Le strategie regionali per la portualità](#)

La strategia messa in campo ha mirato, in questi anni, ad accrescere la competitività del territorio costiero regionale nel contesto dell'offerta diportistica e delle vie del mare nel Mediterraneo, garantendo allo stesso tempo, la sicurezza e la tutela ambientale del mare e della costa e la riqualificazione dei waterfront.

Le azioni previste hanno riguardato innanzitutto il potenziamento del sistema portuale attraverso l'ampliamento delle infrastrutture presenti, la realizzazione di nuovi porti, l'offerta di impianti e servizi a basso impatto ambientale per la nautica da diporto, quali porti a secco, campi boe, ecc.

Sono stati effettuati interventi per la messa in sicurezza, completamento, adeguamento funzionale delle infrastrutture portuali presenti nella regione, preservando la salvaguardia ambientale delle aree portuali e degli specchi acquei limitrofi e la sicurezza della navigazione, attraverso azioni volte a garantire la compatibilità ambientale delle infrastrutture portuali con il territorio costiero, gli arenili e l'ambiente marino circostante.

Sono state svolte azioni finalizzate all'ottimizzazione dell'assetto organizzativo e funzionale del sistema integrato della portualità regionale attraverso interventi infrastrutturali e/o servizi intermodali per il collegamento tra le aree portuali e le reti stradali e ferroviarie ed interventi volti al miglioramento ed al potenziamento delle strutture, dei terminal e dei servizi legati all'attività marittima, al fine di migliorare

la capacità di accoglienza. Gli interventi sono stati realizzati favorendo, quando opportuno, il ricorso a forme di partenariato pubblico privato.

In particolare, per quanto riguarda i porti di Napoli e Salerno, nel ciclo di programmazione precedente, il PON “Reti e mobilità” ha contribuito, in accordo a quanto previsto nell’obiettivo specifico 6.1.1. del Quadro Strategico Nazionale “ alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea”, la realizzazione degli adeguamenti e potenziamenti dei collegamenti viari e ferroviari con le reti di livello nazionale. Sempre nel ciclo di programmazione precedente con le risorse del POR 2007-13 destinate all’Obiettivo Operativo 4.8, “La regione in porto”, per il “Completamento e potenziamento del sistema della portualità regionale”, sono stati sostenuti:

- a. Interventi infrastrutturali per il consolidamento e potenziamento dell’offerta delle infrastrutture, dei servizi e delle attività del sistema integrato dei porti regionali nonché dei sistemi e servizi per l’intermodalità terra-mare;
- b. Interventi infrastrutturali per la salvaguardia dell’ambiente naturale e di quello antropizzato dei bacini portuali e delle aree demaniali, nonché per la sicurezza dei porti e della navigazione;
- c. Azioni per lo sviluppo di reti immateriali per la gestione dell’offerta dei servizi e delle attività del sistema integrato dei porti regionali.

Con la programmazione del POR 2007/2013 l’azione svolta in precedenza è stata, quindi, ulteriormente sostenuta, sviluppata e finalizzata al completamento, messa in sicurezza e adeguamento, anche impiantistico, con utilizzo di energie da fonte rinnovabile, delle infrastrutture portuali con l’obiettivo di accrescere la competitività del territorio costiero regionale nel contesto dell’offerta diportistica e delle vie del mare nel Mediterraneo, garantendo allo stesso tempo, la sicurezza della navigazione e la tutela ambientale del mare e della costa e la riqualificazione dei waterfront.

La localizzazione, la progettazione e la realizzazione dei nuovi interventi è stata improntata sulla salvaguardia delle esigenze di tutela dei valori naturalistici delle aree interessate, con riferimento particolare alla presenza di eventuali habitat o specie tutelati in aree SIC e/o ZPS, nonché delle esigenze connesse alla tutela paesaggistica.

Sono stati attivati accorgimenti atti a contrastare i processi di artificializzazione degli ambienti naturali, attraverso il recupero e/o il riutilizzo e/o il completamento/adeguamento delle infrastrutture esistenti, e garantendo, la progettazione e la realizzazione di nuove infrastrutture, la minimizzazione dei potenziali impatti ambientali.

Azioni finalizzate anche all'ottimizzazione dell'assetto organizzativo e funzionale del sistema integrato della portualità regionale attraverso interventi infrastrutturali e/o servizi intermodali per il collegamento tra le aree portuali e le reti stradali e ferroviarie ed al miglioramento ed al potenziamento delle strutture, dei terminal e dei servizi legati all'attività marittima, al fine di migliorarne la capacità di accoglienza.

Nelle realtà portuali dove è presente l'attività di pesca professionale, di concerto con gli organi regionali preposti alla gestione ed attuazione del FEP, gli interventi sono stati rivolti all'ammodernamento infrastrutturale ed alla logistica a favore della filiera del pescato. Una sinergia che ha consentito anche di evitare sovrapposizioni tra gli interventi e/o tra i Beneficiari.

Esperienza significativa del ciclo 2007-13 è stata, poi, quella di ricorrere all'applicazione dell'istituto della finanza di progetto per la realizzazione di una serie di interventi di completamento, di ampliamento o di nuova realizzazione di strutture portuali.

La nuova programmazione 2014-2020, nell'Obiettivo Tematico 7 "Trasporti" - RA 7.2 "Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale", prevede, con l'azione 7.2.2, di "Potenziare le infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e potenziare l'integrazione dei porti con le aree retro portuali". Nello specifico, il nuovo POR intende completare i Grandi Progetti del precedente ciclo, dedicati ai porti di interesse nazionale, ma anche di attuare un "Programma di messa in sicurezza e potenziamento dei porti regionali".

7.2.4.2 Sistema degli Aeroporti

Il Piano Nazionale degli Aeroporti

Il 18 dicembre 2015 è stato pubblicato sulla G.U. il DPR 17 settembre 2015, n. 201, con il quale è approvato il "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione"²⁵ (entrato in vigore il 2 gennaio 2016). Su tale Decreto era stata precedentemente intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni²⁶.

Il Regolamento basa i criteri di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale su alcuni principi indicati nel Piano Nazionale Aeroporti. Tale Piano individua 10 bacini di traffico omogeneo, determinati in base al criterio di una distanza massima di due ore di percorso in auto da un aeroporto di particolare

²⁵ <http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2015/12/18/15G00213/sg>.

²⁶ Il 19 febbraio 2015 è stata sancita l'intesa sullo schema di DPR.

rilevanza strategica: 1) Nord-Ovest, 2) Nord-Est, 3) Centro-Nord, 4) Centro Italia, 5) Campania 6) Mediterraneo-Adriatico, 7) Calabria, 8) Sicilia Occidentale 9) Sicilia Orientale, 10) Sardegna.

In tali bacini sono individuati 38 aeroporti italiani di interesse nazionale, di cui 12 (con la fusione degli aeroporti di Pisa e Firenze) di interesse strategico. Tra gli aeroporti di interesse nazionale vi sono gli aeroporti di Capodichino (che è inserito anche nel complesso degli aeroporti strategici) e l'aeroporto di Salerno; contestualmente il Piano individua gli aeroporti di interesse regionale.

Per gli scali nazionali il Piano definisce le strategie di intervento per lo sviluppo della rete nazionale, le opere prioritarie e gli interventi necessari di potenziamento e miglioramento dei servizi con particolare attenzione al tema dell'accessibilità agli aeroporti ed alle connessioni intermodali.

Gli obiettivi del Piano sono:

- miglior uso delle infrastrutture esistenti;
- ottimizzazione della pianificazione delle infrastrutture aeroportuali e future espansioni;
- miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti e promozione dell'intermodalità.

Gli aeroporti strategici, tra i quali rientra, come abbiamo detto, l'aeroporto di Capodichino, sono stati individuati indipendentemente dai loro volumi di traffico, secondo il rispetto dei seguenti indicatori:

- rispondono alla domanda di trasporto aereo di ampi bacini di traffico e sono in grado di garantire nel tempo tale funzione;
- sono caratterizzati da un elevato grado di connettività sulle destinazioni internazionali a livello europeo e sviluppano collegamenti a livello continentale;
- sono compresi nella rete europea TEN-T.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti, come sancito dall'intesa, su sollecitazione della Conferenza delle Regioni e Province autonome, prende in esame anche la rete degli aeroporti di livello regionale e di tutte le superfici dedicate all'aviazione generale. Il citato DPR, che ha individuato gli aeroporti di interesse nazionale, introduce specifici criteri per il passaggio degli aeroporti alla competenza regionale, anche se questi presuppongono la predisposizione e attuazione di una serie di direttive. Inoltre stabilisce i criteri che gli aeroporti di interesse nazionale devono rispettare per restare a tale livello, al fine di non essere declassati ad aeroporti di interesse regionale.

Ritornando agli aspetti strategici generali il Piano, al capitolo 4 ("Sviluppo degli Aeroporti e Territorio") afferma quanto segue: *"Il disegno della rete aeroportuale nazionale individua gli scali che saranno*

chiamati ad assorbire la maggior parte dell'aumento di traffico; questi aeroporti dovranno, altresì, sostenere la crescita economica del Paese associata al trasporto aereo e ad essi vanno assicurate le condizioni di sviluppo necessarie allo scopo. Infatti, lo Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio ha rilevato che la quasi totalità degli scali italiani, dove si concentra un traffico di 140 Mil. di passeggeri (94% del traffico aereo italiano) non dispongono, all'interno dei sedimi aeroportuali, di spazi per futuri sviluppi, che dovranno essere dunque reperiti attraverso l'acquisizione di aree esterne.

Occorre, quindi, salvaguardare con urgenza, attraverso adeguati strumenti di vincolo, le aree necessarie per l'espansione dei sedimi nei limiti in cui dovessero risultare funzionali alla realizzazione di nuove infrastrutture sia in 'air side' che in 'land side'. Tale obiettivo deve essere perseguito con il pieno coinvolgimento delle Regioni che, attraverso i propri strumenti di pianificazione e di coordinamento, meglio possono attuare vincoli ed indirizzi nel governo del territorio, anche al fine di una delocalizzazione funzionale nel caso in cui lo sviluppo di uno scalo esistente sia condizionato da limiti fisici, ambientali o di sicurezza. Dalla valutazione delle necessità e degli impatti dovrà derivare il quadro degli indirizzi pianificatori all'interno dei quali dovrà essere costruita la coerenza con i Master Plan."

Quanto sopra risponde pienamente alla situazione presente in Campania per sopperire entro i prossimi dieci anni alla esigenza di sviluppare il traffico merci internazionale e intercontinentale e affrontare la futura saturazione di Capodichino.

[Il modello campano](#)

Il D.Lgs. 19.11.1997 n° 422 "Conferimento alle Regioni ed agli Enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale" stabilisce, al comma 1 dell'art. 10, che "*sono delegate alle Regioni le funzioni ed i compiti amministrativi in materia di servizi marittimi ed aerei di interesse regionale*".

Su tale base la Regione ha portato avanti in questi ultimi anni un Piano di sviluppo che, tenendo conto delle esigenze di sviluppo socio-economico della Campania, ha da una parte consentito di investire notevoli risorse per il collegamento infrastrutturale degli aeroporti e dall'altra ha avviato una ottimizzazione ed ampliamento della offerta dei servizi di trasporto sia per passeggeri che per merci, traguardando uno scenario che, tenendo conto dei cicli evolutivi dell'aviazione sia di linea che non, si indirizzi ai prossimi venti anni.

In questo contesto si collocano sia gli aeroporti individuati dal Piano Nazionale degli Aeroporti come quelli di interesse nazionale, sia quelli di interesse regionale a partire dai così detti aeroporti minori fino alle avio superfici.

Nell'attuale Piano, alla luce sia del Piano Nazionale Aeroporti che del DPR 17 settembre 2015, n. 201, si intende mettere a sistema un modello costituito da un network regionale e interregionale di aeroporti di livello nazionale (e strategico) integrati con aeroporti minori e aviosuperfici, sfruttando al meglio le risorse disponibili e semplificando le procedure esistenti per creare una nuova moderna rete infrastrutturale aerea a servizio della mobilità dei cittadini e delle merci.

Per programmare il sistema aeroportuale campano è necessario adottare una prospettiva di lungo periodo (20-30 anni) e prendere in esame un bacino di riferimento per la stima dell'utenza potenziale più ampio della sola regione Campania.

Il sistema aeroportuale campano è stato quindi definito con l'obiettivo di assicurare livelli di servizio tali da soddisfare al meglio la domanda di trasporto aereo per passeggeri e merci sia sul territorio regionale che nelle province limitrofe. In linea con tale obiettivo vi è l'esigenza che tale sistema sia in grado di supportare e favorire lo sviluppo economico della Campania, sia attraverso ricadute economiche dirette e indirette connesse all'attività aeroportuale, sia attraverso un incremento delle opportunità di collegamento con il resto del mondo, che è tra i motori dello sviluppo dei comparti economici legati al turismo ed all'imprenditoria.

L'assetto del sistema di aeroporti della Regione è stato pensato per essere, e deve essere, in grado di accogliere il più alto livello di traffico sostenibile nel lungo termine, tenendo conto dei vincoli tecnici, economici e ambientali.

La localizzazione degli aeroporti sarà funzionale all'accessibilità da parte di viaggiatori e visitatori, nonché alle attività commerciali e industriali ad essi connesse, il sistema di aeroporti e di infrastrutture di supporto dovrà, altresì, unire alla coerenza interna caratteristiche esterne di efficienza del funzionamento che ne assicurino la possibilità di gestione secondo sani principi economici.

In sintesi, al fine di definire gli assetti futuri per il sistema aeroportuale campano si è preso in considerazione:

- l'aspetto socio-economico del territorio, con particolare attenzione ai principali parametri economici condizionanti la domanda di mobilità per motivi di turismo e di affari, facendo emergere e soddisfacendo il potenziale di domanda oggi non ancora espresso, e sviluppando le opportunità di attrazione di traffico turistico internazionale;

- le specializzazioni (linea, charter, cargo, courier, posta), e per questa via sfruttare al tempo stesso le economie di scala derivanti dalla focalizzazione su un determinato segmento di traffico e le sinergie derivanti dall'operare in un sistema;
- la evoluzione della aviazione generale e degli aeroporti minori, con lo sviluppo di collegamenti "point to point" nell'ambito di un network di secondo livello;
- l'aspetto industriale, ovvero le tendenze di sviluppo dell'industria e delle tecnologie aeronautiche che potrebbero avere conseguenze dirette e indirette sulla gestione dei movimenti di traffico aereo e sulla progettazione delle stesse infrastrutture aeroportuali destinate a servire velivoli di nuova generazione;
- il mercato, con riferimento all'evoluzione della rete di linee aeree, all'integrazione di servizi, allo sviluppo prevedibile per i modi di trasporto concorrenti;
- le reti terrestri di trasporto nella Regione Campania, stradale e ferroviaria, in quanto l'accessibilità dei siti aeroportuali influisce anche sulla determinazione della quota di domanda di trasporto aereo servita da ciascuno scalo.

L'assetto della rete aeroportuale del bacino campano si baserà sulla seguente architettura funzionale:

- scalo di Napoli Capodichino "Ugo Niutta", quale aeroporto specializzato con profilo di City Airport e con una configurazione infrastrutturale confacente al contesto territoriale dal punto di vista ambientale e della tutela delle collettività limitrofe residenti, con trasferimento della scuola di volo presso l'aeroporto di Capua, al fine di dedicare tutta la capacità di pista ai movimenti di traffico commerciale e di aumentare il grado di sicurezza dello scalo;
- scalo di Salerno "Costa d'Amalfi", con il ruolo di complementarietà del traffico di Napoli, e per particolari segmenti di traffico, con vocazione relativa al segmento di traffico corrispondente all'aviazione generale e ai servizi elicotteristici;
- scalo di Capua "Oreste Salomone" quale aeroporto dedicato al traffico della aviazione generale ed alla localizzazione della scuola di volo regionale;
- avio superfici e piste per idrovolanti, al fine di creare una "rete" infrastrutturale per poter offrire un diverso tipo di servizio di trasporto, sia in ambito regionale sia in ambito nazionale e sia di collegamento con le isole.

7.3 L'attuazione del programma degli investimenti

L'attuazione del programma degli investimenti sul Sistema infrastrutturale intermodale campano, sia di interesse nazionale che regionale e locale, è stato accompagnato, nell'ultimo quindicennio, dalla stipula di Intese e Accordi per l'assegnazione delle risorse da impiegare a valere sulle diverse fonti.

7.3.1 Il finanziamento degli interventi sul sistema della mobilità di interesse nazionale

Il finanziamento degli interventi di interesse nazionale sul sistema della mobilità campana è determinato da un insieme di fondi molto articolato: Fondi Nazionali (assegnati dal CIPE), Fondo di Sviluppo e Coesione, Piano di Azione e Coesione, Fondi Strutturali (Piani Operativi Nazionali), Fondi ordinari dello Stato. Più specificamente tali Fondi, per le infrastrutture di interesse nazionale, si articolano come segue.

FONDI NAZIONALI (assegnazioni CIPE) destinati al Programma delle Infrastrutture Strategiche di interesse nazionale (PIS) di cui alla c.d. "Legge Obiettivo" (L. 443 del 21/12/2001), oggi sostituito dal Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), introdotto dal D. Lgs. 228 del 2011 e aggiornato dal nuovo Codice dei Contratti (D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50):

1. Intesa Generale Quadro (IGQ) del 18/12/2001 (giusta DGR 1282/2002);
2. Nuova Intesa Generale Quadro (IGQ) del 26/02/2014 (giusta DGRC n. 601/11 e n. 377/13);

FONDI FSC 2007-13 destinati a interventi nazionali:

1. Piano Nazionale per il Sud (PNS), ex delibera CIPE 62/11;
2. CIS "Potenziamento direttrice NA-BA" sottoscritto il 2/08/2012;
3. CIS "Velocizzazione ferrovia SA-RC" sottoscritto il 18/12/2012;

FONDI FSC 2014-20 destinati a interventi nazionali:

1. Patto per lo Sviluppo della Campania (Patto Sud), per l'assegnazione delle risorse FSC 14-20, a regia regionale, sottoscritto da Governo e Regione il 24/04/16 e ratificato con DGR 173/16 (con specifico riguardo a interventi su rete RFI);
2. Cabina di Regia (CdR) per l'assegnazione delle ulteriori risorse FSC 14-20, a regia nazionale (con specifico riguardo a interventi su rete RFI e su rete ANAS);

PIANO DI AZIONE E COESIONE²⁷

1. Piano di Azione Coesione - PAC 1 (Accordo 14.12.2011 – presa d'atto con DGR 219 dell'8.5.2012), con specifico riguardo a interventi sulla linea AV/AC NA-BA;

²⁷ Fondi nazionali determinati dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale al P.O. FESR 2007-2013.

FONDI STRUTTURALI

2. PON “Reti e mobilità” 2007-13;
3. PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020;

FONDI ORDINARI DELLO STATO ASSEGNATI TRAMITE:

1. Contratto di Programma (CdP) ANAS;
2. Contratto di Programma (CdP) RFI;
3. Fondi assegnati con Leggi nazionali di settore.

7.3.2 Il finanziamento degli interventi sul sistema della mobilità di interesse regionale

Analogamente il finanziamento degli interventi infrastrutturali di interesse regionale sul sistema della mobilità è determinato con la seguente articolazione dei Fondi.

FONDI FSC - INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA (IIP)

1. APQ “Infrastrutture per la viabilità regionale” del 30.10.2002 (solo viabilità);
2. APQ “Infrastrutture per la viabilità regionale” - 1° P.A. del 22.12.2003 (solo viabilità);
3. APQ “Infrastrutture per la viabilità regionale” - 2° P.A. del 30.11.2004 (solo viabilità);
4. APQ “Infrastrutture per la viabilità regionale” - 3° P.A. del 20.12.2005 (intermodale);
5. APQ “Infrastrutture per la viabilità regionale” - 4° P.A. del 27.03.2007 (intermodale);
6. APQ “viabilità regionale” – I Protocollo di riprogrammazione del 20.02.2014;

FONDI FSC destinati a interventi REGIONALI - PNS (delibera CIPE n. 62/11):

1. APQ “Metropolitana di Napoli – Linea 1 Tratta CDN - Capodichino/Di Vittorio” del 10.12.13;
2. APQ “Sistemi di mobilità” del 18.07.2014;
3. Atto Aggiuntivo APQ “Sistemi di mobilità” del 30.12.2014;

FONDI STRUTTURALI e RINVENIENZE POR

1. Rinvenienze POR 2000/2006;
2. POR Campania 2000/2006 - misura 6.1;
3. POR Campania 2007/2013 - Asse IV (GP, interventi ordinari e accelerazione spesa);
4. POR Campania 2014/2020 (approvato dalla Commissione Europea, con Decisione n. C(2015)8578 del 1 dicembre 2015, di cui la Giunta Regionale ha preso atto con DGR n. 720 del 16 Dicembre 2015);

- Obiettivo tematico 4 – RA 4.6 “Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane”;
- Obiettivo tematico 7 “Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete”;

PIANO DI AZIONE E COESIONE:

1. Piano di Azione Coesione - PAC 3 (DGRC 756 del 21.12.2012; DGRC 495 del 22/11/2013);

FONDI FSC 2014-20 destinati a interventi regionali:

1. Patto per lo Sviluppo della Campania (Patto Sud), per l’assegnazione delle risorse FSC 14-20, a regia regionale, sottoscritto da Governo e Regione il 24/04/16 e ratificato con DGR 173/16 (con specifico riguardo a interventi di interesse regionale);
2. Cabina di Regia (CdR) per l’assegnazione delle ulteriori risorse FSC 14-20, a regia nazionale (con specifico riguardo a interventi su viabilità regionale);

FONDI NAZIONALI: (riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale al P.O. FESR 2014-2020)

1. Programma Operativo Complementare 2014-2020 - POC (proposto dalla Regione con DGRC 59 del 15/02/2016 e approvato dal CIPE nella stesura definitiva con deliberazione CIPE del 1/05/2016, n. 11);

FONDI NAZIONALI (D. Lgs.vo 422/97, L.211/92, L.611/96, L. 341/95)

1. Accordo di Programma - A.d.P. 17.12.2002 (interventi sulle ferrovie regionali)

7.4 I Progetti e gli Interventi sul Sistema dei trasporti e della mobilità regionale

I Progetti e gli Interventi sul Sistema dei trasporti e della mobilità regionale sono indicati nelle Tabelle da 1 a 10:

1. AZIONI DI SISTEMA
2. VIABILITA' REGIONALE
3. VIABILITA' NAZIONALE
4. SMR – TPL: METRO / TRAM
5. SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI
 - FERROVIA ex MCNE
 - FERROVIA ex CIRCUMVESUVIANA
 - FERROVIA ex SEPSA

6. SMR – TPL: ALTRI IMPIANTI
7. SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI
8. SMR – TPL: POLI DI INTERSCAMBIO E MATERIALE ROTABILE SU GOMMA
9. APPLICAZIONI ITS E ALTRE AZIONI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
10. LOGISTICA
 - 10.1 PORTI NAZIONALI (Interventi in capo alle Autorità portuali di NA e SA)
 - 10.2 PORTI REGIONALI
 - 10.3 AEROPORTI
 - 10.4 INTERPORTI

Tabella 7.3: Azioni di sistema (Studi e Progetti)

AZIONI DI SISTEMA (STUDI E PROGETTI)

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili			TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	Programmazione 2014-2020	
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	FAS (APQ)	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)		FSC 2014-2020 (Patto sud)	Risorse da reperire
VARI	Studi di Fattibilità e progetti già conclusi sul Sistema intermodale dei trasporti campano	11.522.264	11.522.264	978.956	6.930.380	3.612.928	0	0	0
RFI	Linee di interscambio di "Vesuvio Est" tra la linea a monte del Vesuvio AV/AC e la Circumvesuviana (prog. Prel.)	500.000	0	0	0	0	500.000	500.000	0
RFI	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi - Pontecagnano - Aeroporto (prog. fattibilità)	2.400.000	0	0	0	0	2.400.000	2.400.000	0
RFI	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente della linea Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e della tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno della rete RFI (prog. fattibilità)	5.500.000	0	0	0	0	5.500.000	5.500.000	0
RFI	Ripristino della linea Benevento-Pietrelcina e relativa elettrificazione ai fini del collegamento con il polo religioso di Pietrelcina (prog. fattibilità)	600.000	0	0	0	0	600.000	600.000	0
RFI	Collegamento tra il porto di Napoli e il nodo di Traccia (prog. Prel.)	915.000	0	0	0	0	915.000	915.000	0
ACaM	Realizzazione di un collegamento in sede propria del polo universitario di Fisciano con la tratta Salerno-Avellino della rete FS (prog. fattibilità)	1.000.000	0	0	0	0	1.000.000	1.000.000	0
ACaM	Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli - 1° lotto (prog. fattibilità)	5.000.000	0	0	0	0	5.000.000	5.000.000	0
ACaM	Interventi di mobilità sostenibile nelle costiere amalfitana e sorrentina - I fase (prog. fattibilità)	1.500.000	0	0	0	0	1.500.000	1.500.000	0
ACAM	Programma d'intervento per il servizio di tipo metropolitano nell'Agro Nocerino - Sarnese (prog. fattibilità)	2.000.000	0	0	0	0	2.000.000	2.000.000	0
ANAS	Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A3 "SA-RC" e la variante alla SS 18 (Agropoli) (prog. fattibilità)	1.600.000	0	0	0	0	1.600.000	1.600.000	0
	TOTALE	32.537.264	11.522.264	978.956	6.930.380	3.612.928	21.015.000	21.015.000	0

Tabella 7.4: Viabilità regionale

VIABILITA' REGIONALE																
Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
VARI	Interventi con lavori conclusi sulla VIABILITA'	296.831.154	296.831.154	27.343.372	44.274.410	225.213.372	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Provincia di Avellino	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	4.066.216	4.066.216	n. 43 del 29 Giugno 2016				PARTE I Atti della Regione								
Provincia di Avellino	Cairano - Ofantina	1.085.764	1.085.764		0	1.085.764		0								
Provincia di Avellino	Andretta - Calitri	3.010.029	3.010.029		0	3.010.029		0							0	
Provincia di Avellino	Strada Manna-Camporeale - Faeto 1.o lotto f.le "Manna - svincolo Ariano	26.746.127	26.746.127		0	26.746.127		0							0	
Provincia di Avellino	"Viabilità della Valle del Calore" (riammagliamenti)	875.524	875.524		0	875.524		0							0	
Provincia di Benevento	S.S.V. Fondo Valle Isclero - Lavori di completamento funzionale dell'arteria in direzione Valle Caudina - S.S. n. 7 Appia - 4° lotto (ex 6° lotto)	61.787.928	61.787.928	0	10.015.806	0	51.772.122	0							0	ALTRO: Fondi Legge Obiettivo ex delibera CIPE n. 110/2002
Provincia di Benevento	SP Strada Beneventana di collegamento tra la ex SS 212 - Pesco Sannita	1.979.480	1.979.480		0	1.979.480		0							0	
Provincia di Benevento	SP 135 Cinque Vie - Supportico - Presta - Casello FS - ex Sannitica	1.000.000	1.000.000		0	1.000.000		0							0	
Provincia di Benevento	SP 121 Castelpagano - Riccia (1.o Lotto)	721.814	721.814		0	721.814		0							0	
Provincia di Benevento	SP 125 Ginestra degli Schiavoni - Bolle Malvize (risanamento movimento franoso) (1.o Lotto)	1.404.126	1.404.126		0	1.404.126		0							0	
Provincia di Salerno	SP 13 Trentinara - bivio Stio - innesto SS 166 Capaccio - Monteforte Cilento - Magliano Vetere - Stio. Lavori di sistemazione e messa in sicurezza del piano viabile	1.892.080	1.892.080		0	1.892.080		0							0	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
Provincia di Salerno	SP 66 Inn. Strada regionale ex SS 562 direttrice Mingardina Ricusati Camerota Marina di Salerno a in sicurezza del piano viabile <i>BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA</i>	356.597	356.597		0	356.597		0							0	
Provincia di Salerno	SP 93 Rofrano Ponte Trave. Lavori di sistemazione e di messa in sicurezza del piano viabile	359.401	359.401		0	359.401		0							0	
Provincia di Salerno	SP 46/B SP 15/A Mercato Cilento bivio Serramezzana S.Mauro Cilento. Lavori di allargamento messa in sicurezza del piano viabile	361.765	361.765		0	361.765		0							0	
Provincia di Salerno	SP 37 bivio Buccino Inn. SS 407 Ponte S.Cono Inn. Ex SS 19 ter. Lavori di sistemazione del piano viabile, regimentazione delle acque e di messa in sicurezza di alcune curve pericolose	187.431	187.431		0	187.431		0							0	
Provincia di Salerno	SP 261 dalla SP 5 alla SP 185 + km 2 + 334 Ortelonga Angri. Lavori di sistemazione e di messa in sicurezza del piano viabile	182.878	182.878		0	182.878		0							0	
Provincia di Salerno	Lavori di miglioramento del collegamento Vallo della Lucania (18 var) - Atena Lucana (A 3) 1.o Lotto	3.340.665	3.340.665		0	3.340.665		0							0	
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Sistemazione stradale lungomare Sandro Pertini (ex Via Napoli)	10.000.000	10.000.000		0	10.000.000		0							0	
Società Autostrade Meridionali S.p.a.	Miglioramento della viabilità ordinaria nel Comune di Portici, di accesso al nuovo svincolo di Portici - Ercolano sulla A3	10.000.000	10.000.000		0	5.000.000	5.000.000	0							0	ALTRO. Risorse SAM.

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
	Napoli - Pompei - Salerno															
				<i>n. 43 del 29 Giugno 2016</i>				PARTE I  Atti della Regione								
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Parcheggio multipiano e viabilità connessa all'interno delle aree ex Cava Regia	9.000.000	9.000.000		0	9.000.000		0							0	
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Piano Archeologico di Pozzuoli 1.o lotto 2.o stralcio	4.000.000	4.000.000		0	4.000.000		0							0	
Provincia di Benevento	SP Strada di penetrazione e collegamento S. Giorgio la Molara - SS 90 bis (1° lotto)	3.921.077	3.921.077		0	3.521.077	400.000	0							0	ALTRO: Fondi Prov. BN
Provincia di Benevento	ex SS 87 Sannitica intervento sul Ponte fiume Volturno	359.238	359.238		0	359.238		0							0	
Provincia di Caserta	Realizzazione di un collegamento lungo il fiume Volturno tra la SP Galatina e la SS 264 2.o lotto rampe di innesto sulla Galatina	1.167.629	1.167.629		0	1.167.629		0							0	
Provincia di Salerno	Collegamento dell'aeroporto di Pontecagnano con il nuovo svincolo di Pagliarone dell'A3 SA-RC sottopasso della SS 18 Tirrena inferiore	1.592.034	1.592.034		0	1.592.034		0							0	
Provincia di Salerno	SS 447 Variante di Pisciotta - collegamento	9.504.696	9.504.696		0	9.504.696		0							0	
Provincia di Salerno	Completamento SS Aversana fino ad Agropoli e potenziamento delle bretelle di collegamento della strada Aversana con la SS 18 - tratto Aversana - S.Cecilia (Eboli)	16.059.526	16.059.526		0	16.059.526		0							0	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
Provincia di Salerno	SP 1108 Casalvelino Celso Lavori di sistemazione e messa in sicurezza del piano	754.251	754.251		0	754.251		0							0	
Com. Straord. Emergenza Rifiuti	l'impianto di CdR di S.Maria CV (CE) 1.o stralcio	996.080	996.080		0	996.080		0							0	
Comm. Straord. Emergenza Rifiuti	Collegamento viario con l'impianto di CdR di S.Maria CV (CE) 2.o stralcio	4.960.761	4.960.761		0	4.960.761		0							0	
Comm. Straord. Emergenza Rifiuti	Collegamento viario con l'impianto di CdR di Battipaglia (SA)	8.431.114	8.431.114		0	8.431.114		0							0	
Comm. Gov. Emergenza Idrogeologica Reg. Campania	Strada a scorrimento veloce coll. Valle Lauro con autostrada CE - SA (A30 e sistemazione e adeguamento della viabilità secondaria di raccordo con i centri abitati, con le aree industriali e artigianali, sistemazione idrogeologica dell'area attraversata dall'asse principale - 1 lotto	21.658.445	21.658.445		0	21.658.445		0							0	
Comm. Gov. Emergenza Idrogeologica Reg. Campania	Strada a scorrimento veloce per il collegamento di Valle di Lauro con l'autostrada Caserta - Salerno A30 e sistemazione e adeguamento della viabilità secondaria di raccordo con i centri abitati e con le aree industriali e artigianali, nonché sistemazione idrogeologica dell'area attraversata dall'asse principale 2.o lotto	26.435.254	26.435.254		0	26.435.254		0							0	
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Programma di adeguamento del trasporto intermodale nelle zone interessate dal fenomeno bradisismico (art. 11, c.18, L.887/84). Piano viario - Intervento 3 "Via Sartania ed opere connesse di recupero ambientale e sistemazione idrogeologica". 1° - 2° - 3° stralcio. Opere di completamento e bonifica	63.918.758	63.918.758	0	0	58.084.516	5.834.242	0							0	ALTRO: fondi POP

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Proseguimento opere di BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	14.401.053	14.401.053		0	14.401.053		0							0	
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Opere di completamento e completamento MISE e bonifica ex depositi POL	1.418.634	1.418.634		0	1.418.634		0							0	
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Completamento piano viario - Cavalcavia ferroviario Via Campana	11.039.792	11.039.792		0	11.039.792		0							0	
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Completamento piano viario - Svincolo Via Campana Tangenziale	12.257.783	12.257.783		0	12.257.783		0							0	
Comune di Napoli	Interventi di prima fase di messa in sicurezza della rete stradale primaria	8.927.529	7.717.806	0	7.717.806	0		334.507					334.507		875.216	
Comune NA	Grande Progetto Napoli est - I FASE	78.250.000	7.400.000		7.400.000			70.850.000					42.100.000	28.750.000	0	
Comune NA	Grande Progetto Mostra d'Oltremare	60.550.000	650.000		650.000			59.900.000					15.000.000	44.900.000	0	
Comune di Montecorvino Pugliano	Opere di adeguamento e pubblica illuminazione della via Comune dello statuto	661.682	518.786	0	518.786	0		142.896					142.896		0	
Comune di Faicchio	Lavori di costruzione strada circumpollazione - 1.o Lotto	1.795.909	1.795.909		0	1.795.909		0							0	
Comune di Maddaloni	Strada di collegamento fra l'interporto di Marcanise, lo svincolo autostradale sull'A30 e la ex SS 265	9.349.138	9.349.138		0	4.472.928	4.876.210	0	0						0	Altro: cofinanziamento PAC nazionali

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
Comune di Pontecagnano	Realizzazione viabilità ordinaria di raccordo al nuovo svincolo in località "Pagliarone" della A 3 SA -	1.584.625	1.584.625		769.445	815.180		0							0	
Comune di Villa Literno	riqualificazione del cavalcavia alla linea ferroviaria Napoli - Roma ampliamento e riqualificazione di Via delle Dune e via S. Sossio	4.670.937	4.670.937	<i>n. 43 del 29 Giugno 2016</i>				PARTE I Atti della Regione							0	
Comune di Villa Literno	Lavori di ristrutturazione e riqualificazione strade comunali C.so Umberto I e via S. Maria a Cubitro	1.900.850	1.900.850		0	1.900.850		0							0	
Comune di Villa Literno	Lavori di arredo e riqualificazione di strade comunali	1.952.642	1.952.642		0	1.952.642		0							0	
Comune di S.Maria CV	Asse viario di collegamento tra i due comprensori C1 Nord e C1 NordOvest 1.o lotto funzionale realizzazione asse viario di collegamento del casello autostradale di S.Maria CV con la SS Appia direzione Caserta	2.786.829	2.786.829		0	2.786.829		0							0	
Comune di Vitulano	Sistemazione viabilità di connessione aree urbane sud orientali ed accesso al centro storico del Comune di Vitulano BN e fondo Valle Vitulanese	4.432.885	4.432.885		0	4.432.885		0							0	
Comune Mercogliano	Miglioramento delle condizioni di sicurezza e viabilità e dell'accesso alla conurbazione della città di Avellino	1.480.695	1.480.695		0	1.480.695		0							0	
Comunità Montana Alto Tammaro	SSV Fondo Valle Tammaro - S.Croce del Sannio - Castelpagano - Colle S. 1.o e 2.o Lotto tratto intermedio (1.o stralcio funzionale)	11.737.647	11.737.647		9.219.466	2.518.181		0							0	
Consorzio Centro Agro Alimentare di Napoli	Infrastrutture a servizio dell'area del Consorzio Agroalimentare di Napoli in comune di Volla - 2° lotto	5.488.838	5.488.838		0	5.488.838		0							0	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
Comune di Villamaina	Completamento strada fondovalle Fredane	2.302.005	970.440		970.440			1.331.565					1.331.565		0	
Comune di Reindano	Lavoro di ripristino e messa in sicurezza della strada statale SS 212 e la strada provinciale SP Beneventana	3.987.338	3.987.338		n. 43 del 29 Giugno 2016 3.987.338										0	
Comune di Santa Paolina	Lavori di ristrutturazione, adeguamento e messa in sicurezza della strada comunale di collegamento della SP 55 alla SP 247 denominata "Santa Paolina-Viturano"	1.125.540	1.004.268		1.004.268			121.272					121.272		0	
Comune di Vico Equense	Recupero strade carrabili e pedonali di tutto il territorio comunale - 3° lotto - 1° Stralcio funzionale: Sistemazione e messa in sicurezza di alcuni tratti della Via R. Bosco compresi tra le località di Seiano e Moiano.	2.013.731	1.676.498		1.676.498			337.233					337.233		0	
Comune di Ispani	Interventi di protezione civile per messa in sicurezza della principale viabilità comunale- Strade Costalunga, San Carlo e Vretella località piscioli, San Cristofaro- Casabianca, San Cristofaro- Bivio Santa Mariana e bretella Camposanto.	914.191	822.637		822.637			91.554					91.554		0	
Comune di Torrecuso	Riqualificazione dell'asse stradale di collegamento del centro abitato con la superstrada Benevento Caianello e l'area artigianale di contrada Collepiano.	3.365.828	3.365.828		3.365.828			0							0	
Comune di Baselice	Ripristino strada comunale Serra Mangialatte Porcara	2.071.981	1.856.245		1.856.245			0							215.737	
Comune di Pollena Trocchia	Completamento dei lavori di recupero e valorizzazione dell'antica via Ottaviano	880.539	792.485		792.485			88.054					88.054		0	
Comune di Campagna	Lavori di Realizzazione Ponte di Collegamento San Bartolomeo e Sant'Agostino	489.439	458.782		458.782			30.657					30.657		0	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
Comune di Villa di Briano	Lavori di realizzazione svincolo sulla SS . 7 bis diramazione verso il centro urbano e le zone produttive	1.673.297	1.296.617		1.296.617			376.680					376.680		0	
Comune di Taurano	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA stradale alla "Taurano - Monteforte Irpino"	1.076.937	969.243		n. 43 del 29 Giugno 2016 969.243								107.694		0	
Comunità Montana Monte Maggiore	Lavori di completamento e miglioramento del sistema viario di collegamento tra il versante nord e il versante sud del territorio della C.M.	3.868.923	3.099.271		3.099.271			769.652					769.652		0	
Unione dei Comuni Antico Clanis	Messa in sicurezza della strada Vallo di Lauro-Capoluogo di Provincia ai fini della protezione civile.	1.148.217	418.675		418.675			729.541					729.541		0	
Comune di Casola (NA)	Lavori di manutenzione - risistemazione - adeguamento e parziale allargamento della strada comunale denominata Via Cretara	5.109.778	1.458.924		1.458.924			3.650.854					3.650.854		0	
Comune di Caselle in Pittari (SA)	Lavori di sistemazione della bretella di collegamento del centro abitato allo svincolo SS 517 variante Bussentina.	2.013.795	533.462		533.462			1.480.333					1.480.333		0	
Comune di Caserta	Variante di Piazza della Seta	4.131.655	4.131.655		0	4.131.655		0							0	
Provincia di Napoli	Apertura svincoli SP 1 (Circumvallazione esterna Napoli) e SP 500	600.000	600.000		0	600.000		0							0	
Regione Campania	Collegamento viario a servizio della nuova base Nato di Giugliano	10.000.000	0	0	0	0		10.000.000		10.000.000					0	
Comune di Salvitelle	Strada intercomunale (Salvitelle/Buccino) di completamento della S.P. 427 - Tratto innesto SR 94/b (Salvitelle-Braida) - Innesso SR 407/b	2.367.792	0					0							2.367.792	
Commissariato ad acta L.289/02 MEF	Strada a Scorrimento Veloce Lioni-Grottaminarda per il collegamento dell'autostrada A3 SA-RC (svincolo Contursi) con l'autostrada A16 (svincolo Grottaminarda) - 1° Lotto funzionale	290.000.000	70.000.000	0	0	0	70.000.000	220.000.000		220.000.000					0	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note	
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020			
Commissariato ad acta L.289/02	Strada a Scorrimento Veloce Lioni-Grottaminarda per il collegamento dell'autostrada A3 SA-RC (svincolo Grottaminarda) - 2° Lotto funzionale "Lioni - S. Angelo L."	65.000.000	0	0	0	0		65.000.000					65.000.000			0	
Commissariato ad acta L.289/02 MEF	Strada a Scorrimento Veloce Lioni-Grottaminarda per il collegamento dell'autostrada A3 SA-RC (svincolo Contursi) con l'autostrada A16 (svincolo Grottaminarda) - 3° Lotto funzionale "S. Angelo L. - Frigento"	70.000.000	0	0	0	0		0								70.000.000	
Commissariato ad acta L.289/02 MEF	Strada a Scorrimento Veloce Lioni-Grottaminarda per il collegamento dell'autostrada A3 SA-RC (svincolo Contursi) con l'autostrada A16 (svincolo Grottaminarda) - bretella "Valle Ufita"	20.000.000	0	0	0	0		0								20.000.000	
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Collegamento tra Tangenziale di Napoli (via Campana), rete viaria costiera e porto di Pozzuoli	153.800.000	80.000.000	0	0	0	80.000.000	73.800.000		73.800.000						0	ALTRO: delibera CIPE n. 104/2009.
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica - I fase (compreso parcheggio di interscambio di via Campana e Completamento piano viario - Sottopasso Campi Flegrei)	64.680.803	0	0	0			64.680.803					50.000.000	14.680.803		0	
Provincia di Avellino	Interventi di messa in sicurezza della viabilità a servizio della Prov. AV	7.000.000	0	0	0	0	0	7.000.000					7.000.000			0	
Provincia di Salerno	Ripristino della SP 430 "Cilentana" tra gli svincoli di Agropoli Sud e Prignano Cilento	8.000.000	0	0	0	0	0	8.000.000			8.000.000					0	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note	
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020			
Provincia di Salerno	Interventi di messa in sicurezza della viabilità a servizio della Prov. SA	8.000.000	0	0	0	0	0	8.000.000					8.000.000			0	
Provincia di Caserta	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA n. 43 del 29 Giugno 2016 Interventi di messa in sicurezza della viabilità a servizio della Prov. SA	8.000.000	0	n. 43 del 29 Giugno 2016				0	PARTE I Atti della Regione				8.000.000			0	
Consorzio Velia per la bonifica del bacino dell'Alento	Intervento di viabilità zona Diga "Alento" completamento strada 3° lotto	4.000.000	0		0	0		4.000.000					4.000.000			0	
Provincia di Salerno	Variante di Vallo della Lucania tra la SS 18 e la ex SS 488	2.000.000	0		0	0		2.000.000	2.000.000							0	
Provincia di Salerno	Intervento di miglioramento della sicurezza stradale mediante rettifiche plano-altimetriche e razionalizzazione dello schema trasportistico del raccordo autostradale Salerno - Avellino in corrispondenza dell'uscita Lancusi (ikea)	3.000.000	0		0	0		3.000.000	3.000.000							0	
Comune Angri	Ristrutturazione e consolidamento del ponte lungo via Fontana di Angri	1.000.000	0		0	0		1.000.000	1.000.000							0	
Regione Campania Settore Fondo Nazionale Trasporti	Strada a scorrimento veloce per il collegamento del vallo di Lauro con l'autostrada Caserta - Salerno A 30 e sistemazione e adeguamento della viabilità secondaria di raccordo con i centri abitati e con le aree industriali e artigianali, nonché sistemazione idrogeologica dell'area attraversata dall'asse principale 3° Lotto	38.000.000	0		0	0		38.000.000					38.000.000			0	
Provincia di Benevento	S.S.V. Fondo Valle Isclero - Lavori di completamento funzionale dell'arteria in direzione Valle Caudina - S.S. n. 7 Appia - 4° lotto (ex 6° lotto). Stralcio di completamento	9.300.000	0	0		0		9.300.000					9.300.000			0	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note	
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020			
Provincia di Benevento	Strada a s.v. "Fondovalle Vitulanese" – lavori di completamento dell'arteria in direzione "Valle Caudina ex 4° lotto" (ex 4° lotto) e bretella di collegamento alla SS. 7Appia – 1° stralcio funzionale <i>BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA</i>	45.558.000	0					45.558.000					45.558.000			0	
Provincia di Benevento	Strada a s.v. "Fondovalle Vitulanese" – lavori di completamento dell'arteria in direzione "Valle Caudina – SS. 7Appia" 3° lotto (ex 4° lotto) e bretella di collegamento alla SS. 7Appia – 2° stralcio funzionale	25.415.000	0					0								25.415.000	
Comunità montana Alto Tammaro	SSV. Fondo Valle Tammaro – S.Croce del Sannio – Castelpagano - Colle S. (1° lotto - 2° stralcio)	24.166.000	0		0	0		24.166.000					24.166.000			0	
Comunità montana Alto Tammaro	SSV. Fondo Valle Tammaro – S.Croce del Sannio – Castelpagano - Colle S. (1° lotto - 3° stralcio)	17.466.000	0		0	0		0								17.466.000	
Comunità montana Alto Tammaro	SSV. Fondo Valle Tammaro – S.Croce del Sannio – Castelpagano - Colle S. (2° lotto)	23.000.000	0		0	0		0								23.000.000	
Consorzio ASI AV	Asse Valle Caudina – Pianodardine. III Lotto Roccabascerana - Altavilla Irpina	79.082.471	0	0	0	0		79.082.471					79.082.471			0	
Consorzio ASI AV	Asse Valle Caudina – Pianodardine. 4° Lotto Altavilla Irpina- Pianodardine	92.600.000	0	0	0	0		0								92.600.000	
5 PROVINCE	Interventi di messa in sicurezza della rete viaria provinciale e comunale - I fase	235.000.000	0					235.000.000					235.000.000			0	
5 PROVINCE	Interventi di messa in sicurezza della rete viaria provinciale e comunale - II fase	200.000.000	0					0								200.000.000	
Commiss Straord. L. 887/84	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica – Viabilità costiera Pozzuoli - I stralcio	6.000.000	0					6.000.000					6.000.000			0	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note	
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020			
Commiss Straord. L. 887/84	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza in caso di emergenza costiera	37.000.000	0					37.000.000					37.000.000			0	
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA				n. 43 del 29 Giugno 2016				PARTE I	Atti della Regione							
Commiss Straord. L. 887/84	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica – Viabilità costiera Pozzuoli - III stralcio	107.000.000	0					0								107.000.000	
Commiss Straord. L. 887/84	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica per la popolazione dei comuni di Bacoli e Monte di Procida - I stralcio	25.800.000	0					25.800.000					25.800.000			0	
Commiss Straord. L. 887/84	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica per la popolazione dei comuni di Bacoli e Monte di Procida - II stralcio	136.000.000	0					0								136.000.000	
Commiss Straord. L. 887/84	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica – Viabilità collegamento Parcheggio di Interscambio di Via Campana – Centro storico di Pozzuoli	50.000.000	0					0								50.000.000	
Prov. CE / Comune Vairano Patenora	Variante alla SS 6 "Casilina" di circumpollazione Vairano Scalo	6.000.000	0					6.000.000					6.000.000			0	
Prov. NA	ex SS 87 var - Completamento carreggiata Nord da Frattamaggiore ad Orta di Atella	30.000.000	0					30.000.000					30.000.000			0	
Prov. SA	ex SS 447 "Pisciottana" - completamento	19.000.000	0					19.000.000					19.000.000			0	
Prov. SA	FondoValle Calore - completamento	15.000.000	0					15.000.000					15.000.000			0	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note	
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020			
Regione	Programma per il completamento, il riassetto e la messa in sicurezza delle reti stradali regionali (area omnitana, flegrea, salernitana, cilentana)	80.000.000	0					80.000.000					80.000.000			0	
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA																
					<i>n. 43 del 29 Giugno 2016</i>												
5 Consorzi ASI	Programma per il completamento, il riassetto e la messa in sicurezza delle reti stradali a servizio dei 5 Consorzi ASI regionali	50.000.000	0					50.000.000					50.000.000			0	
Regione	Programma per il completamento, il riassetto e la rifunzionalizzazione delle infrastrutture per la mobilità interferite dal corridoio ferroviario AV/AC Napoli - Bari	50.000.000	0					50.000.000					50.000.000			0	
	TOTALE	2.988.644.571	878.975.060	27.343.372	103.276.432	530.472.681	217.882.574	1.364.729.767	6.000.000	303.800.000	8.000.000	891.906.471	81.373.296	73.650.000	744.939.744		

Tabella 7.5: Viabilità Nazionale

VIABILITA' NAZIONALE																
Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate		Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				POR 2007-13	FAS (APQ)	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	Altri fondi regionali	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
SAM	Napoli - Pompei - BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	359.660.000	359.660.000	0	0	0	0	359.660.000	0	0	0	0	0	0	0	
				n. 43 del 29 Giugno 2016					PARTE I Atti della Regione							
ANAS	Asse autostradale Salerno - Reggio Calabria (interventi completati sulla tratta campana)	1.497.380.000	1.497.380.000					1.497.380.000							0	ALTRO: Fondi legge obiettivo e fondo infrastrutture
VARI	Interventi con lavori conclusi sulla VIABILITA' NAZIONALE	10.806.797	10.806.797	3.885.845	6.920.952	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
ANAS	S.S. 6. Lavori di adeguamento plano-altimetrico e miglioramento delle intersezioni a raso dal km 178+000 al km 187+500	3.540.459	3.540.459	2.461.803	1.078.656				0					0		
ANAS	Eliminazione punti neri su rete ANAS: SS 85 "Venafrana" Lavori relativi ad interventi per il miglioramento della sicurezza stradale mediante sistemazione planoaltimetrica della suddetta statale tra i km 2+500 e 7+500	1.896.339	1.896.339	1.363.470	532.869				0					0		
ANAS	Completamento Contursi – Grottaminarda: variante di Grottaminarda	33.454.933	30.443.822	30.443.822	0				3.011.111	3.011.111				0		
ACaM	SS 268 "del Vesuvio" e viabilità interconnessa: applicazione di sistemi tecnologici per la messa in sicurezza ed il monitoraggio	10.000.000	1.500.000		1.500.000				8.500.000			8.500.000		0		
ANAS	Interventi di prima fase per la messa in sicurezza della SS 268 "del Vesuvio"	10.000.000	10.000.000			10.000.000			0					0		

VIABILITA' NAZIONALE																
Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate		Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				POR 2007-13	FAS (APQ)	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	Altri fondi regionali	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
ANAS	Costruzione variante tra il bivio di Pietralcina (Km 5) - Cavoti (Km 46 + 900) della ex SS 369. Lotti: 1° - 2° - 3°	88.102.499	88.102.499	0	0			88.102.499	0					0	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA n. 43 del 29 Giugno 2016 PARTE I Atti della Regione	
ANAS	Interventi di manutenzione straordinaria sulla rete	186.210.000	66.510.000	0	0			66.510.000	119.700.000				119.700.000	0	CdP ANAS	
ANAS	SS 212 "della Val Fortore" Lavori di completamento dallo svincolo di S. Marco dei Cavoti a S. Bartolomeo in Galdo - I stralcio	71.500.000	71.500.000	0	0			71.500.000	0					0	Decreto Legge 133/2014;	
ANAS	SS 212 "della Val Fortore" Lavori di completamento dallo svincolo di S. Marco dei Cavoti a S. Bartolomeo in Galdo - II stralcio	104.000.000	104.000.000	0	0			104.000.000	0					0	Altro: Stato	
ANAS	SS 212 /ex SS 369 "Fortorina" - Variante di Valico Casone	300.000.000	0	0	0				0					300.000.000	Altro: Stato	
ANAS	Raddoppio da due a quattro corsie della variante alla S.S. 268 "del Vesuvio" - lotto funzionale dal km 0+000 al km 7+750	121.000.000	0	0	0				121.000.000				121.000.000	0	Altro: fondi ANAS	
ANAS	Raddoppio da due a quattro corsie della variante alla S.S. 268 "del Vesuvio" - lotto funzionale dal km 7+750 al km 19+554	117.500.000	117.500.000	0	0			117.500.000	0					0	Altro: fondi ANAS	
ANAS	Raddoppio da due a quattro corsie della variante alla S.S. 268 "del Vesuvio" - I lotto, dal km 19+554 al km 23+100, svincolo di	80.000.000	0	0	0				80.000.000		80.000.000			0		

VIABILITA' NAZIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate		Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				POR 2007-13	FAS (APQ)	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	Altri fondi regionali	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
	Boscoreale compreso															
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA															
ANAS	Raddoppio da due a quattro corsie della variante alla S.S. 268 "del Vesuvio" - Il lotto, dal km 23+100 al km 29+300 in corrispondenza dello svincolo di Angri	104.000.000	0	0	0				104.000.000		104.000.000				0	
ANAS	SS 268 del Vesuvio: Lavori di costruzione del 3° tronco e del nuovo svincolo di Angri di innesto sulla A3 Napoli - Salerno	56.820.193	50.524.860	47.119.587	0		3.405.273	0	6.295.333				6.295.333		0	Grande Progetto POR
ANAS	Potenziamento del raccordo SA - AV, SS7 e SS7bis - I lotto I stralcio dallo svincolo di Fratte (A3) allo svincolo di Baronissi compreso	123.000.000	0	0	0			0	123.000.000		123.000.000				0	
ANAS	Potenziamento del raccordo SA - AV, SS7 e SS7bis - I lotto II stralcio dallo svincolo di Baronissi a Mercato San Severino	114.000.000	0	0	0			0	114.000.000					114.000.000	0	CDP ANAS
ANAS	Potenziamento del raccordo SA - AV, SS7 e SS7bis - da Mercato San Severino ad Avellino Est	634.520.011	0	0	0			0	0						634.520.011	
ANAS	Adeguamento a 4 corsie della SS 372 "Telesina" - I lotto dal km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino) al km 69+900 (svincolo di Benevento)	327.500.000	237.500.000	0	0			237.500.000	90.000.000	90.000.000					0	Altro: 110 Legge Obiettivo ex delibera CIPE n. 100/06; 200 fondi statali ex D.L. n. 69/13; 90 PNS ex delibera CIPE 62/11;

VIABILITA' NAZIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate		Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				POR 2007-13	FAS (APQ)	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	Altri fondi regionali	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
ANAS	Adeguamento a 4 corsie della SS 372 "Telesina" - Il lotto "Caianello" al km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino)	330.759.994	0	0	0				0						330.759.994	
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA </div>		<div style="text-align: center;"> <i>n. 43 del 29 Giugno 2016</i> </div>														
ANAS	Strada a scorrimento veloce Caserta - Benevento. I lotto - Collegamento dell'area delle "Forche Caudine" con il corridoio Tirrenico (A30)	150.000.000	0	0	0				150.000.000					150.000.000	0	Altro: Stato
ANAS	Completamento del collegamento dell'autostrada SA-CE con la SA-NA (via Pompei) - S.S. n. 268 "del Vesuvio". Lavori di raddoppio da due a quattro corsie della statale dal km 19+554 al km 29+289 in corrispondenza dello svincolo di Angri	80.000.000	0	0	0				80.000.000		80.000.000				0	
ANAS	Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A3 "SA-RC" e la variante alla SS 18 (Agropoli)	200.000.000	0	0	0			0	0						200.000.000	
ANAS	"S.S. 19 "delle Calabrie" - Lavori di ripristino della transitabilità dal km 46+000 al km 46+100 a seguito del cedimento del versante su cui poggia il corpo stradale nel medesimo tratto	8.151.000	0	0	0			0	8.151.000					8.151.000	0	Altro: fondi ANAS

VIABILITA' NAZIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate		Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				POR 2007-13	FAS (APQ)	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	Altri fondi regionali	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
ANAS	Lavori di adeguamento tipo A tratto Garigliano - svincolo di Sessa Aurunca a Mondragone Sud	290.000.000	0						0						290.000.000	
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA															
Società Autostrade	Nuovo Svincolo su A1 (Mignano Monte Lungo) del nuovo collegamento Campania - Molise	15.000.000	0						15.000.000		15.000.000				0	
ANAS	Adeguamento funzionale dello svincolo di Eboli al km 30+000 e sistemazione viabilità locale esistente	16.640.209	0						0						16.640.209	
ANAS	Svincolo di Sala Consilina Sud al km 95+224 (località Trinità)	26.568.604	0						0						26.568.604	
ANAS	Nuovo svincolo di Padula - Buonabitacolo al km 103+207 Collegamento della SS517 "Bussentina" con l'A3	31.300.000	0						0						31.300.000	
ANAS	Variante alla SS90 - Ariano Irpino	121.500.000	0						0						121.500.000	
ANAS	Variante alla SS145 "Sorrentina"	132.600.000	0						0						132.600.000	
	TOTALE	5.757.411.038	2.650.864.776	85.274.526	10.032.477	10.000.000	3.405.273	2.542.152.499	1.022.657.444	93.011.111	402.000.000	8.500.000	6.295.333	512.851.000	2.083.888.818	

Tabella 7.6: SMR – TPL: METRO / TRAM

SMR – TPL: METRO / TRAM

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili						Risorse programmate			Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note	
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi			
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA conclusi sul ramvie e (ne)		66.305.883	66.305.883	4.313.880	0	0	0	0	0	42.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0	Attività della Regione
Comune di Napoli	GP Linea 1 della Metropolitana di Napoli - acquisto nuovi treni	98.290.000	0			0				98.290.000					98.290.000			0	
Comune di Napoli	Linea 1 della Metropolitana di Napoli - acquisto nuovi treni	95.000.000	0			0				0								95.000.000	
Comune di Napoli	Capodichino/Di Vittorio (e) - Capodichino/Aeroporto (e) (opere civili)	42.480.000	0							42.480.000			42.480.000					0	
Comune di Napoli	Linea 1 della Metropolitana di Napoli - Tratta Dante (Stazione Esclusa) / Municipio / Garibaldi / Centro Direzionale (stazione esclusa)	1.757.000.000	1.537.998.086	0	573.368.086	0			964.630.000	200.000.000						200.000.000		19.001.914	ALTRO: 180.759.914,68 L.211/92; 180.759.914,68 L.135/97 - L.208/98; 3.644.500,00 Commissione Cultura; 143.819.924,04 Mis. 6.1 POR 2000/06; 40.000.000,00 a carico dei privati; 254.208.285,96 altre fonti
Comune NA	Linea 1 Metropolitana di Napoli: Tratta Centro Direzionale - Capodichino/Aeroporto (con opere complementari per ottemperanza Prescrizioni delibera CIPE 88/2013)	643.100.000	593.100.000	0	0	0	0	300.000.000	293.100.000	50.000.000			50.000.000					0	
Comune di Napoli	Metropolitana di Napoli linea 6 - 1° e 2° lotto Mostra - Mergellina - Municipio	809.000.000	488.126.204	187.448.051	98.173.492	0	15.995.081		186.509.581	320.873.796	126.492.705	14.004.919		24.000.000		156.376.172		0	ALTRO: - € 56.266.602,59 residuo L.211/92; - € 14.993.844,95 residuo D.L. n.159/07; - € 8.000.000,00 mutui Comune bilancio 2008; - € 30.713.683,34 impegno mutui Comune ex DGC n. 2229/08 (quota parte) - € 94.659.581 Fondo Infrastrutture del. CIPE 91/07; - 156,376 M€ (quota parte dei 300 M€ del DEF 2015 decurtati dai fondi nel patto sud/POC)

SMR – TPL: METRO / TRAM

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili						Risorse programmate			Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
Comune di Napoli BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	Metropolitana di Napoli linea 6 - Progetto (2° Mostra - Arsenale)	403.000.000	0	0	0	0	0	0	0	143.623.828						143.623.828	259.376.172	ALTRO: quota residua del DEF 2015, non destinata alla tratta Mostra-Municipio
Regione/Comune di Napoli	Sistema di trasporto a basso impatto ambientale a servizio dell'area di Bagnoli	40.000.000	0							0							40.000.000	
TOTALE		3.954.175.883	2.685.530.173	191.761.930	677.135.978	13.954.530	15.995.081	300.000.000	1.486.682.654	855.267.624	126.492.705	14.004.919	92.480.000	24.000.000	98.290.000	500.000.000	413.378.086	

Tabella 7.7: SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA				n. 43 del 29 Giugno 2016							PARTE I Atti della Regione									
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Progetto per la sistemazione dei suoli tra il Km. 38+680 e 38+827 a difesa della sede ferroviaria, posta a mezza costa, nel comune di Apollosa (BN) sulla linea ferroviaria Napoli - Canello - Benevento. 1° Lotto	742.416	742.416	0	0	742.416	0					0							0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Progetto per la sistemazione dei suoli tra il Km. 38+827 e 39+000 a difesa della sede ferroviaria, posta a mezza costa, nel comune di Montesarchio (BN) sulla linea ferroviaria Napoli - Canello - Benevento. 2° Lotto	765.660	765.660	0	0	765.660	0					0							0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Progetto per la sistemazione dei suoli a difesa della sede ferroviaria, in corrispondenza della zona in frana rilevata tra il Km. 43+270 e 43+390, nel comune di Apollosa (BN) sulla linea ferroviaria Napoli - Canello - Benevento	310.078	310.078	0	0	310.078	0					0							0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Progetto per la sistemazione dei suoli tra il Km. 34+330 e 34+540 a difesa della sede ferroviaria, posta a mezza costa, nel comune di Montesarchio (BN) sulla linea ferroviaria Napoli - Canello - Benevento	688.931	688.931	0	0	688.931	0					0							0	

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
Metrocampania Nordest	Bollettino Ufficiale della REGIONE CAMPANIA n. 43 del 29 Giugno 2016 Progetto di sistemazione rilevato al Km. 35+667 al Km. 35+721 in prossimità del torrente Serretelle in località Tufara Valle nel comune di Apollosa (BN) sulla linea ferroviaria Napoli - Canello - Benevento	524.716	524.716		0	524.716					0								0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Tronco ferroviario Napoli – S. Maria C.V., sospesa allo esercizio. Progetto per il risanamento idrogeologico e consolidamento del pendio in frana in prossimità del civico n° 16 di via Pietro Raimondi - Napoli	929.876	929.876		0	929.876					0								0	
Regione Campania	ex MCNE - Opere civili inerenti la costruzione di una strada in fregio alla sede ferroviaria, propedeutico alla successiva soppressione del PL presenziato posto al km 41+753 in località Monte Pino del Comune di Benevento	446.330	0	0	0	0	0				446.330	446.330							0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Lavori per l'eliminazione dei PP.LL. ai km 22+051 e 22+190 nel Comune di Paolisi mediante la costruzione di una strada parallela al binario con la realizzazione di un sottopasso pedonale	372.928	0	0	0	0	0				372.928	372.928							0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Sistema della Metropolitana Regionale - Ferrovia Metrocampania Nord Est - Impianto SCMT	15.386.172	12.773.654		0	12.773.654					2.612.518		2.612.518						0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Sistema della Metropolitana Regionale - Ferrovia Metrocampania Nord Est - Materiale rotabile tratta Piscinola Aversa Centro (1° lotto)	21.819.601	21.819.601	0	0	17.687.946			4.131.655		0								0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Tratta Piscinola - Aversa Centro	522.182.395	460.763.418	155.868.126	0	58.080.930	120.187.267		375.000	126.252.094	61.418.977						61.418.977		0	ALTRO: (375.000) Cap. 2180 - Area Nord Napoli; (29.991.150,45) fondo infrastrutture Del. CIPE 75/2009;

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA				n. 43 del 29 Giugno 2016							PARTE I Atti della Regione									(88.760.955,72) Legge Obiettivo; (7.499.987,86) residui L. 219/81
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Tratta Piscinola - Capodichino/Di Vittorio	381.556.087	130.483.047	28.135.298	0	0	39.310.210	53.097.166	0	9.940.373	251.073.040	0	0	125.843.411	120.176.7950	5.052.834	0	0	0	ALTRO: Rinv. POP (3.801.451,67), DPEF (4.027.440,83), residui L. 219/81 (1.039.084,55); Fondo infrastrutture Del. CIPE 75/2009 (3.051.303,58)
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Deposito-officina per Piscinola-Di Vittorio	39.800.000	0								39.800.000						39.800.000		0	
Regione Campania	Ammodernamento della ferrovia Cannello - Benevento. Adeguamento tecnologie. I fase	18.654.760	0								18.654.760			18.654.760					0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	N. 3 treni per Piscinola-Aversa C.	10.000.000	0								10.000.000						10.000.000		0	
Regione Campania	Acquisto Elettrotreni ferrovia ex Metrocampania Nordest	52.058.059	41.509.781	0	0	0	16.442.862	25.066.919			10.548.278			10.548.278					0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Revamping materiale rotabile	1.250.000	1.250.000	0	0	0	0	1.250.000			0								0	
EAV	Revamping n. 2 ETR TIBB 125 sull'ex ferrovia mcne	5.652.151	0								5.652.151						5.652.151		0	
EAV	Revamping n. 1 ETR Firema 126 sull'ex ferrovia mcne	1.587.398	0								1.587.398						1.587.398		0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Acquisto materiale rotabile usato dalla Società FER della Regione Emilia Romagna	3.100.000	3.100.000	0	0	0	0		3.100.000		0								0	

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
EAV (ex Metrocampania Nordest)	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA n. 8 ETR ET 400 già nee ex SEPSA, la fornitura di n. 2 U.D.T. Firema 122 attualmente di proprietà della Società FER Emilia Romagna (€ 1.500.000,00); Acquisizione fornitura di n. 2 automotrici diesel usate per le tratte non elettrificate (ex MCNE)	2.400.000	2.400.000					2.400.000				0							0	
Regione Campania	Acquisto n. 3 nuovi treni diesel per la linea Piedimonte - Napoli	15.000.000	0		0	0					15.000.000					15.000.000			0	
	Sub - TOT	1.095.227.555,76	678.061.176	184.003.424	0	92.504.206	175.940.339	81.814.084	7.606.655	136.192.467	417.166.379	819.258	2.612.518	136.391.688	138.831.555	81.471.812	57.039.548	0	0	
ex CIRCUMVESUVIANA																				
EAV (ex Circumvesuviana)	Completamenti ex 910/86	50.231.324	45.610.684				45.610.684				4.620.640			4.620.640					0	
EAV (ex Circumvesuviana)	Consolidamento costone roccioso Stazione di Castellammare Centrale	1.146.048	1.025.550	0	1.025.550	0	0				120.498					120.498			0	
EAV (ex Circumvesuviana)	REVISIONE MATERIALE ROTABILE. Sperimentazione nuove soluzioni tecnologiche su materiale rotabile. Acquisto di traverse d'estremità per ETR delle tipologie Fe220 e T21. Acquisto di un tornio in fossa. Intervento di upgrade del tornio in fossa. Impianto di rilievo laser in linea. Banco di prova per riduttori sotto carico. Locomotore Diesel per manovre in linea	4.000.000	4.000.000	0	0	0	4.000.000	0	0	0	0								0	
EAV (ex Circumvesuviana)	Miglioramento dell'accessibilità e abbattimento barriere architettoniche alla stazione di San Giovanni a Teduccio	1.000.000	0		0	0					1.000.000		1.000.000						0	
EAV (ex Circumvesuviana)	Riqualificazione architettonica stazioni di Madonnelle e Bartolo Longo	4.508.885	3.194.525	0	0	3.194.525	0				1.314.360		1.314.360						0	

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note	
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi			
EAV	ex Circumvesuviana - SOSTITUZIONE D FERROVIARIO. Intervento straordinario all'armamento ferroviario. Fornitura n. 170 Rotale tipo 50E5 R260. Fornitura n. 2250 Traverse tipo Vax95150. Fornitura 3500 mc Pietrisco siliceo. Rinnovamento binario tratta S. Valentino - Sarno	1.700.000	1.700.000							1.700.000	0									0	Scheda 1 AdP 2002 (quota ex AdP 2002 riprogrammata su Fondo Comune)
EAV	ex Circumvesuviana - INTERVENTI SEGNALAMENTO. Rinnovo impianti ACEI ormai obsoleti e dei segnali di protezione Westinghouse con segnali a specchi dicroici	1.700.000	1.700.000							1.700.000	0									0	Scheda 2 AdP 2002 (quota ex AdP 2002 riprogrammata su Fondo Comune)
EAV	ex Circumvesuviana - MANUTENZIONE STRAORDINARIA OPERE D'ARTE. Accessibilità alla stazione di S. Giovanni a Teduccio	900.000	900.000							900.000	0									0	Scheda 3 AdP 2002 (quota ex AdP 2002 riprogrammata su Fondo Comune)
EAV	ex Circumvesuviana - ELIMINAZIONE PASSAGGI A LIVELLO. Remotizzazione comandi PP.LL. delle stazioni [S. Anastasia (PL via Cimitero), Sarno (PL Via Roma)] e di linea (fermata di Via Nocera e grotte S. Biagio) integrati con sistemi di videocontrollo e parla/ascolta.	370.000	370.000							370.000	0									0	Scheda 4 AdP 2002 (quota ex AdP 2002 riprogrammata su Fondo Comune)
EAV	ex Circumvesuviana - ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE	370.000	370.000							370.000	0									0	Scheda 5 AdP 2002 (quota ex AdP 2002 riprogrammata su Fondo Comune)
EAV	Fornitura in opera di impianti di asservimento su sse ambulanti. Fornitura impianti di telecomunicazioni a fibre ottiche. Sostituzione Posto Centrale DCO/DCTE di Napoli e Posti Periferici Westinghouse. Controllo accessi per stazioni e fermate	30.988.648	18.375.563				14.754.308				0			12.613.085						0	Scheda 8 AdP 2002; Altro: (139.463,88); L.211/92 ante AdP (3.481.791,95)

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	LINEE DI UNA COLLEGAMENTO NARIO TRA LE LINEE DI S.GIORGIO VOLLA E NAPOLI NOLA BAIANO	5.755.674	5.755.674	n. 43 del 29 Giugno 2016							PARTE I Atti della Regione								0	Altro: Mutuo (23.095,05); L.211/92 ante AdP (471.406,66)
EAV	ex Ferrovia Circumvesuviana. REALIZZAZIONE STAZIONE TERMINALE LINEA NAPOLI NOLA BAIANO (COMPRESIVA COLLEGAMENTO PEDONALE) E RINNOVO INTERO ARMAMENTO STAZIONE NAPOLI TERMINALE	910.132	910.132	0	0	0	910.132	0	0	0	0								0	Scheda 13 AdP 2002 (intervento defanziato)
EAV	RADDOPPIO NAPOLI - POGGIOREALE LAVORI DI COMPLETAMENTO OPERE CIVILI NUOVA SEDE LINEA	11.673.959	7.620.174			0	0	7.620.174				4.053.784		4.053.784					0	Scheda 16 AdP 2002
EAV (ex Circumvesuviana)	Raddoppio della tratta Torre Annunziata - Pompei fino alla progr. Km 5+342 – Opere di completamento degli impianti vari e opere di restyling stazioni di Boscorecase e Boscoreale -completamento	3.045.400	0	0	0	0						3.045.400							0	
Struttura di Coordinamento ex L. 80/84	Ferrovia Circumvesuviana Raddoppio Tratta Torre Annunziata – Castellammare compresa la riqualificazione delle stazioni di Madonna dei Flagelli, Via Nocera e Castellammare Centro ed opere di completamento (parcheggi di via Nocera e Castellammare)	311.994.734	137.944.734	0	0	88.379.734	49.565.000					174.050.000		15.000.000		159.050.000			0	Scheda 14 rev AdP 2002
EAV	Rimborso oneri definizione concessione	5.000.000	0	0	0	0	0			0	5.000.000			5.000.000					0	
EAV (ex Circum)	Interventi di riqualificazione della stazione di Nola e dell'area antistante ed eliminazione di interferenze sulla linea Napoli - Baiano nel territorio di nolano	32.260.000	0	0	0	0	0			0	32.260.000					32.260.000			0	
EAV (ex Circum)	Automazione/soppressione Passaggi a livello sulla linea Napoli - Baiano	10.000.000	0	0	0	0	0			0	10.000.000			10.000.000					0	

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA <i>n. 43 del 29 Giugno 2016</i>				PARTE I  Atti della Regione																
EAV (ex Circumvesuviana)	Interventi di compatibilizzazione urbana della linea ferroviaria nel territorio di Pompei	67.437.767	31.666.767	0	0	0			8.779.767	22.887.000	35.771.000							35.771.000	0	Altri fondi: 8.779.767,28 € APQ "Sistemi Urbani" del 08.02.2001 (cod. 6BA). ALTRO: 22.887.000,00 € fondi cipe ex delibera CIPE n. 54/2009; 35.771.000,00 € ex delibera CIPE n. 54/2009, oggetto di taglio con Del. CIPE 6/2012, confermati su fondi nazionali nel Patto Sud del 24.04.16
EAV (ex Circumvesuviana)	Rinnovo sistema di telecomando della circolazione rete ex circumvesuviana	6.000.000	0	0	0	0	0			0	6.000.000			6.000.000					0	
EAV (ex Circumvesuviana)	Nodo complesso di Napoli Garibaldi - I fase	100.000.000	0	0	0	0	0				100.000.000				100.000.000				0	
EAV (ex Circumvesuviana)	Fornitura nuovi 26 ETR e attrezzaggio tratta prototipale	108.465.690	97.627.850	34.976.972	0	0	56.262.889	0		6.387.989	10.837.840			10.837.840					0	ALTRO: DGR 7563/00 e L.211/92
EAV	Revamping n. 6 ETR già in uso tipo Fe 220 sull'ex ferrovia circumvesuviana	14.110.200	1.211.159		1.211.159	0					12.899.041			12.899.041					0	
EAV	Revamping n. 6 ETR già in uso tipo Fe 220 sull'ex ferrovia circumvesuviana	14.110.200	1.211.159		1.211.159	0					12.899.041			12.899.041					0	
EAV	Revamping n. 7 ETR già in uso tipo T21 sull'ex ferrovia circumvesuviana	12.346.425	886.495		886.495	0					11.459.930			11.459.930					0	
EAV	Revamping n. 6 ETR già in uso tipo T21 sull'ex ferrovia circumvesuviana	10.582.650	471.016		471.016	0					10.111.634			10.111.634					0	

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	n. 6 ETR già in uso ex ferrovia ana	10.582.650	471.016	n. 43 del 29 giugno 2016	0	0	0	0	0	0	0	0	10.111.634	0	0	0	0	0	0	0
EAV	Revamping n. 6 ETR già in uso tipo T21 sull'ex ferrovia circumvesuviana	10.582.650	686.708	0	686.708	0	0	0	0	0	0	0	9.895.942	0	9.895.942	0	0	0	0	0
	Sub - TOT	831.773.035	363.709.205	34.976.972	5.963.103	91.574.258	183.984.358	0	13.819.767	33.390.746	468.063.830	0	72.736.982	68.125.350	100.000.000	191.430.498	0	35.771.000	0	0
ex SEPSA																				
EAV (ex SEPSA)	Raddoppio tratta Pisani Quarto Viadotto binario pari	40.154.974	40.154.974	0	0	0	40.154.974	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	STAZIONE MONTESANTO	72.434.387	63.953.344	18.165.360	0	0	45.787.984	0	0	0	8.481.043	0	0	8.481.043	0	0	0	0	0	0
EAV (ex SEPSA)	Ferrovia Circumflegrea. Tratta Soccavo-Traiano-Planura. Risanamento statico della vecchia Galleria Camaldoli - Adeguamento impiantistico ed opere complementari	26.400.063	14.520.063	0	0	0	0	0	0	14.520.063	11.880.000	0	0	0	0	11.880.000	0	0	0	ALTRO: delibera CIPE n. 73/2009.
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Bretella di collegamento da Soccavo a Mostra tra le ferrovie Cumana e Circumflegrea: Tratta Soccavo - Monte S. Angelo (1.o Lotto - 1.o e 2.o stralcio funzionale) e Tratta Monte S. Angelo - Parco San Paolo (1.o Lotto - 1.o e 2.o stralcio funzionale e 2.o lotto funzionale, compresa la realizzazione della Stazione di Parco S. Paolo	263.264.988	91.197.377	0	0	79.452.500	11.744.877	0	0	0	172.067.611	0	83.072.246	88.995.365	0	0	0	0	0	0

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
<p>BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA</p> <p>Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84</p>	<p>Illegamento da Soccavo a Mostra tra le ferrovie Cumana e Circumflegrea: Tratta P.co S. Paolo - Terracina</p>	121.171.966	32.677.966																0	ALTR0: Fondo Infrastrutture, delibera CIPE n. 55/2009, oggetto di riduzione di spesa con Del. CIPE 6/2012, riprogrammati nel Patto sud
<p>Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84</p>	<p>Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea-Soccavo-Mostra: tratta Terracina - Mostra</p>	269.530.000	0																269.530.000	
<p>EAV (ex SEPSA)</p>	<p>Ammodernamento e potenziamento Ferrovia Cumana. Interventi ex Legge 910/86 – Tratta Dazio-Gerolomini-Cantieri comprese stazioni di Vallone Mandria e Cantieri</p>	84.991.499	0																0	Fondi del Piano Sud assegnati con l'Atto Aggiuntivo all'APQ Sistemi di mobilità del 30.12.2014
<p>Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84</p>	<p>SEPSA - Completamento della nuova Stazione di Baia (1.o Lotto)</p>	26.242.399	18.810.000			18.810.000													0	
<p>Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84</p>	<p>SEPSA - Completamento della nuova Stazione di Baia</p>	25.000.000	0											25.000.000					0	
<p>Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84</p>	<p>SEPSA - Ammodernamento n. 3 stazioni sulla linea Cumana</p>	20.000.000	0																0	

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Modernamento stazioni sulla linea Cumana - completamento	15.000.000	0	n. 43 del 29 Giugno 2016							PARTE I Atti della Regione								15.000.000	
EAV	Rete EAV- Rinnovo armamento ferroviario	8.500.000	0	0	0	0	0			0			8.500.000		8.500.000				0	
EAV (ex SEPSA)	ex Cilea	7.624.772	7.624.772				7.624.772												0	
EAV (ex SEPSA)	Interventi finalizzati all'aumento della capacità di trasporto della ferrovia Circumflegrea	50.000.000	0																50.000.000	
EAV (ex SEPSA)	Ferrovia Cumana - Impianto di sicurezza. Fornitura in opera di un Apparato Centrale a Calcolatore Multi Stazione (ACCM)	20.673.936	7.120.310						7.120.310		13.553.626			13.553.626					0	
EAV (ex SEPSA)	Revamping materiale rotabile	15.764.125	15.764.125	9.848.927	0	0	0	2.300.000	3.615.198		0								0	n. 13 treni ET 400
Regione Campania	SEPSA - Acquisto 12 UdT (treni FIREMA)	80.398.729	62.977.031		0	38.388.983		13.893.481		10.694.567	17.421.698			17.421.698					0	n. 12 UdT Firema ET 400
EAV	Revamping n. 1 ET 400 T21 sull'ex ferrovia sepsa	1.763.775	0			0					1.763.775						1.763.775		0	
	Sub - TOT	1.148.915.613	354.799.962	28.014.287	0	136.651.483	105.312.608	16.193.481	10.735.508	57.892.596	459.585.651	0	175.496.144	181.951.732	88.494.000	0	13.643.775	0	334.530.000	
TUTTE																				
EAV	Programma Smart Stations - realizzazione interventi infrastrutturali e tecnologici (I fase)	25.000.000	0								25.000.000						25.000.000		0	
Regione Campania	Rete ferroviaria regionale. Programma di Manutenzione straordinaria delle gallerie e dei ponti/viadotti sulle ferrovie regionali (I fase)	45.000.000	0								0								45.000.000	
Regione Campania	Rete ferroviaria regionale. Sistemazioni idrogeologica e messa in sicurezza versanti in frana	45.000.000	0								0								45.000.000	

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note	
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi			
	Rete ferroviaria regionale. Ammodernamento linee	49.000.000	0								0								49.000.000		
				n. 43 del 29 Giugno 2016							PARTE I Atti della Regione										
Regione Campania	Rete ferroviaria regionale. Eliminazione passaggi a livello (anche SOA)	45.000.000	0								0								45.000.000		
Regione Campania	Rete ferroviaria regionale. Installazione di barriere antirumore varie tratte	35.000.000	0								0								35.000.000		
Regione Campania	Rete ferroviaria regionale. Applicazione di tecnologie avanzate di controllo della marcia treno, rinnovo degli impianti di telecomunicazioni, ecc. (I fase)	48.000.000	0								0								48.000.000		
Regione Campania	Rete ferroviaria regionale. Programma d'intervento per il potenziamento e l'incremento degli standard di sicurezza ed ambientali (I fase)	40.000.000	0								0								40.000.000		
Regione Campania	Programma Smart Stations (II fase)	50.000.000	0								0								50.000.000		
EAV	Materiale rotabile	28.190.000	0								28.190.000						28.190.000		0		
Regione Campania	Acquisto n. 10 nuovi treni per ex ferrovia Circumvesuviana	49.000.000	0		0	0					0								49.000.000		
Regione Campania	Acquisto n. 8 nuovi treni per ex ferrovia SEPSA	40.000.000	0		0	0					0								40.000.000		
	Sub - TOT	499.190.000	0	0	0	0	0	0	0	0	53.190.000	0	0	0	0	28.190.000	25.000.000	0	446.000.000		
	TOTALE	3.575.106.203	1.396.570.343	246.994.683	5.963.103	320.729.947	465.237.305	98.007.565	32.161.931	227.475.810	1.398.005.860	819.258	250.845.643	386.468.770	327.325.555	301.092.310	95.683.323	35.771.000	780.530.000		

Tabella 7.8: SMR – TPL: ALTRI IMPIANTI

SMR – TPL: ALTRI IMPIANTI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili			TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	Programmazione 2014-2020		Risorse da reperire
				POR 2007-13	FAS (APQ)	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)		FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	Funicolare di Montevergine – Lavori di Revisione straordinaria -lavori meccanici e realizzazione delle vie	678.100,00	678.100,00	-	101.715,00	576.385,00	-	-	-	
		n. 43 del 29 Giugno 2016		PARTE I Atti della Regione						
AIR Autoservizi Irpini	Funicolare di Montevergine – Lavori di Revisione straordinaria -Lavori di revisione delle vetture	621.900,00	621.900,00	-	-	621.900,00	-	-	-	
Comune di Vietri sul Mare	Realizzazione vettore meccanico di collegamento tra l'area stazione e piazza Matteotti	1.702.546,54	593.414,36	593.414,36	-	-	1.109.132,18	1.109.132,18	-	
EAV	Funivia del Faito - adeguamento sismico e funzionale e abbattimento barriere architettoniche	2.000.000,00	2.000.000,00	-	-	2.000.000,00	-	-	-	
Comune di Morcone	Morcone Progetto innovativo mobilità sperimentale nel centro storico	2.269.372,41	2.269.372,41	-	2.269.372,41	-	-	-	-	
ACaM	Interventi di mobilità sostenibile nelle costiere amalfitana e sorrentina - I fase	98.500.000,00	-	-	-	-	98.500.000,00	98.500.000,00	-	
	TOTALE	105.771.918,95	6.162.786,77	593.414,36	2.371.087,41	3.198.285,00	99.609.132,18	98.500.000,00	1.109.132,18	

Tabella 7.9: SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI

SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate			Programmazione 2014-2020					Risorse da reperire	Note		
				FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	POR 2014-2020	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	Altri fondi	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi	PON 2014-2020				
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA Prolungamento del sottopasso pedonale della stazione di esterne di piazzale	1.760.531,10	1.760.531,10	1.760.531,10																
						n. 43 del 29 Giugno 2016														
RFI	Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Napoli - Cancello	813.000.000,00	813.000.000,00	-	305.000.000,00	201.000.000,00			307.000.000,00	-									Altro: 422.088.445,28 (CDP RFI), 10.504.462,74 (PON), 800.000 (Regione)	
RFI	Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Cancello - Frasso Telesino	730.000.000,00	730.000.000,00	-	100.000.000,00	200.000.000,00			430.000.000,00	-									Altro: 295.695.537,26 (CDP RFI), 7.611.554,72 (PON), 300.000 (Regione)	
RFI	Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Frasso Telesino - Vitulano (I lotto) (Frasso Telesino-Telese)	352.438.398,36	7.438.398,36	-		7.438.398,36				345.000.000,00						345.000.000,00			Altro: CDP RFI	
RFI	Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Frasso Telesino - Vitulano (II lotto) (Telese-S.Lorenzo M.)	423.947.638,60	8.947.638,60	-		8.947.638,60				415.000.000,00									Altro: rimodulazioni	
RFI	Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Frasso Telesino - Vitulano (III lotto) (Telese-S.Lorenzo M.)	218.613.963,04	4.613.963,04	-		4.613.963,04				214.000.000,00									Altro: rimodulazioni 0,00	
RFI	Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Apice - Orsara (Lotto funzionale Irpinia)	923.000.000,00	768.000.000,00	-					768.000.000,00	155.000.000,00									Altro: CDP RFI	
RFI	Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Apice - Orsara (Lotto completamento)	1.763.000.000,00	-	-						-								1.763.000.000,00		
RFI	Nodo AV di Napoli Centrale (Comprende stazione Afragola)	503.794.656,63	503.794.656,63	-					503.794.656,63	-										Altro: privati
RFI	Nodo complesso in corrispondenza della stazione FS di Salerno Centrale	25.000.000,00	-	-						25.000.000,00										

SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate			Programmazione 2014-2020					Risorse da reperire	Note
				FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	POR 2014-2020	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	Altri fondi	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi	PON 2014-2020		
RFI	Stazione di interscambio di "Vesuvio Est" tra la linea a monte del Vesuvio AV/AC e la	36.825.000,00	1.825.000,00	-				1.825.000,00	35.000.000,00			35.000.000,00					-	
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA																	
RFI	Nuovo hub Pompei e sistemazione esterna	33.000.000,00	-	-				-	33.000.000,00			30.600.000,00				2.400.000,00	-	CdP RFI
RFI	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi - Pontecagnano - Aeroporto	97.600.000,00	-	-				-	97.600.000,00			97.600.000,00					-	
RFI	Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico ed infrastruttura (velocizzazione)	230.000.000,00	230.000.000,00					230.000.000,00	-								-	ALTRO: fondi CdP RFI; opera inserita nel CIS del 18.12.12
RFI	Velocizzazione Tirrenica sud - variante Agropoli	40.000.000,00	-	-				-	40.000.000,00						40.000.000,00		-	CdP RFI
RFI	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente della linea Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e della tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno della rete RFI	224.500.000,00	-	-				-	224.500.000,00			224.500.000,00					-	
RFI	Ripristino della linea Benevento-Pietrelcina e relativa elettrificazione ai fini del collegamento con il polo religioso di Pietrelcina	19.400.000,00	-	-				-	19.400.000,00			19.400.000,00					-	
RFI	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Campania: nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti	37.000.000,00	37.000.000,00	-				37.000.000,00	-								-	ALTRO: finanziamento PON reti e mobilità
RFI	Velocizzazione Battipaglia - Potenza	30.000.000,00	1.000.000,00	-				1.000.000,00	29.000.000,00						29.000.000,00		-	CdP RFI
RFI	Nodo di Napoli: ACC Napoli centrale	85.000.000,00	-	-					85.000.000,00	85.000.000,00							-	

SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate			Programmazione 2014-2020					Risorse da reperire	Note	
				FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	POR 2014-2020	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	Altri fondi	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi	PON 2014-2020			
RFI	Potenziamento tecnologico linea AV Roma - Napoli	41.000.000,00	41.000.000,00	-				41.000.000,00	-									-	CdP RFI
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	50.000.000,00	20.000.000,00	-	n. 43 del	29 Giugno 2016		20.000.000,00		PARTE I	Atti della Regione	20.000.000,00				10.000.000,00		-	CdP RFI
RFI	Potenziamento tecnologico linea Roma - Napoli via Formia	80.000.000,00	-	-					-									80.000.000,00	CdP RFI
RFI	Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico	77.000.000,00	77.000.000,00	-				77.000.000,00	-									-	ALTRO: 67.617.700 finanziamento PON reti e mobilità
RFI	Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico- ulteriore fase	28.000.000,00	-	-					28.000.000,00	28.000.000,00								-	
RFI	Passante ferroviario di Napoli - adeguamento tecnologie	15.000.000,00	-	-					15.000.000,00			14.000.000,00				1.000.000,00		-	CdP RFI
RFI	Piano ACC (Avellino, Acerra, Napoli Campi Flegrei, Cavalleggeri e Napoli Piazza Leopardi)	20.000.000,00	-															20.000.000,00	
RFI	Blocco Emulato Minturno-Villa Literno con ACCM	10.000.000,00	-						10.000.000,00			10.000.000,00						-	
RFI	ACC Napoli-Salerno Linea a Monte del Vesuvio	10.000.000,00	-						10.000.000,00			10.000.000,00						-	
RFI	Upgrading BcA Benevento-Avellino, Caserta-Benevento e Vairano-Venafro e Rocca d'Evandro	2.500.000,00	-						2.500.000,00			2.500.000,00						-	
RFI	Upgrade sistemi Informazione al Pubblico (IaP) Aversa-Caserta e Napoli-Cancello	2.000.000,00	-						2.000.000,00			2.000.000,00						-	
RFI	Upgrade sistemi Informazione al Pubblico (IaP) passante	7.500.000,00	-						7.500.000,00			7.500.000,00						-	
RFI	Miglioramento accessibilità passante (sottopassi, marciapiedi, pensiline, ascensori,...)	5.000.000,00	-						5.000.000,00			5.000.000,00						-	
RFI	PRG e ACC Caserta	30.000.000,00	-						-									30.000.000,00	

SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate			Programmazione 2014-2020					Risorse da reperire	Note
				FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	POR 2014-2020	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	Altri fondi	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi	PON 2014-2020		
RFI	PRG e ACC Villa Literno	30.000.000,00	-						-								30.000.000,00	
RFI	PRG e ACC Battipaglia	20.000.000,00	-						-								20.000.000,00	
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	5.000.000,00	-		n. 43 del	29 Giugno 2016			PARTE I Atti della Regione								5.000.000,00	
RFI	Adeguamento prestazionale linee Roma-Napoli via Formia e via Cassino (Sagoma PC80)	10.000.000,00	-						10.000.000,00			10.000.000,00					-	
RFI	Collegamento tra il porto di Napoli e il nodo di Traccia	128.000.000,00	-						128.000.000,00							128.000.000,00	-	
ACaM	Realizzazione di un collegamento in sede propria del polo universitario di Fisciano con la tratta Salerno-Avellino della rete FS	50.000.000,00	-						50.000.000,00			50.000.000,00					-	
ACaM	Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli - 1° lotto	305.000.000,00	-						305.000.000,00			305.000.000,00					-	
ACaM	Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli - 2° lotto	200.000.000,00	-						-							200.000.000,00	-	
ACaM	Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli - 3° lotto (completamento)	500.000.000,00	-						-							500.000.000,00	-	
ACAM	Programma d'intervento per il servizio di tipo metropolitano nell'Agro Nocerino - Sarnese	98.000.000,00	-						98.000.000,00			98.000.000,00					-	
Regione Campania	Acquisto materiale rotabile ferroviario di tipo metropolitano destinato alle linee ferroviarie dello stato regionali (n. 12 treni jazz)	84.268.800,00	84.268.800,00	-	28.089.600,00		56.179.200,00		-								-	
Regione Campania / Trenitalia / RFI	Infrastrutture, impianti e materiale rotabile sulle linee ferroviarie dello stato regionali	100.000.000,00	-						100.000.000,00					100.000.000,00			-	

SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate			Programmazione 2014-2020					Risorse da reperire	Note	
				FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	POR 2014-2020	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	Altri fondi	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi	PON 2014-2020			
RFI	Programma Smart Stations - realizzazione interventi infrastrutturali	25.000.000,00	-						25.000.000,00					25.000.000,00				-	
	ferroviaria in piste ciclabili	9.000.000,00	-						9.000.000,00				9.000.000,00					-	
EAV / RFI	Trasformazione della linea ferroviaria Castellammare di Stabia - Gragnano in un sistema urbano leggero su sedime ferroviario (compresi veicoli)	21.500.000,00	-															21.500.000,00	
	TOTALE	8.551.648.987,73	3.329.648.987,73	1.760.531,10	433.089.600,00	422.000.000,00	56.179.200,00	2.416.619.656,63	2.552.500.000,00	113.000.000,00	784.000.000,00	966.100.000,00	9.000.000,00	25.000.000,00	427.400.000,00	128.000.000,00	2.669.500.000,00		

BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA

n. 43 del 29 Giugno 2016

PARTE I Atti della Regione

Tabella 7.10: SMR – TPL: POLI DI INTERSCAMBIO E MATERIALE ROTABILE SU GOMMA

SMR – TPL: POLI DI INTERSCAMBIO E MATERIALE ROTABILE SU GOMMA

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020	Risorse da reperire	Note	
				POR 2007-13	FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi				
	Interventi con lavori conclusi su SMR – TPL: POLI DI INTERSCAMBIO E MATERIALE ROTABILE SU GOMMA	3.318.633,12	3.318.633,12	-	3.318.633,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
AIR Autoservizi Irpini	Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della prov. di Avellino Autostazione di Avellino (1° lotto)	2.409.141,81	2.409.141,81	-	2.409.141,81	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
AIR Autoservizi Irpini	Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino: Autostazione di Avellino 2° e 3° Lotto	12.458.638,77	12.458.638,77	-	11.000.000,00	-	1.458.638,77	-	-	-	-	-	-	-	ALTRO: fondi AIR
AIR Autoservizi Irpini	Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino: nuovo terminal di Grottaminarda	10.000.000,00	-	-	-	-	-	10.000.000,00	6.000.000,00	4.000.000,00	-	-	-	-	
AIR Autoservizi Irpini	Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino: deposito Pianodardine	7.500.000,00	3.500.000,00	-	3.500.000,00	-	-	4.000.000,00	-	-	4.000.000,00	-	-	-	ALTRO: fondi AIR
EAV	Acquisto/rifunzionalizzazione di materiale rotabile su gomma destinato al TPL campano per l'adeguamento a standard europei di efficienza, comfort, affidabilità e sicurezza e la diffusione di nuove tecnologie per la sicurezza e l'informazione all'utenza	10.000.000,00	10.000.000,00	-	-	10.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	

SMR – TPL: POLI DI INTERSCAMBIO E MATERIALE ROTABILE SU GOMMA

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020	Risorse da reperire	Note	
				POR 2007-13	FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi				Altri fondi
ACaM	Acquisto di materiale rotabile su gomma destinato al TPL campano per l'adeguamento a standard di sicurezza, funzionalità e sicurezza e la diffusione di nuove tecnologie per la sicurezza e l'informazione all'utenza (n. 25 autobus tra 7,5 e 8,2 metri - Industria Italiana Autobus spa; n. 25 autobus tra 11,8 e 12,2 metri - Irisbus Italia spa e la società Selex)	17.000.000,00	17.000.000,00			17.000.000,00									
ACaM	Acquisto di materiale rotabile su gomma destinato al TPL campano: n. 47 autobus di linea classe I, categoria M3, alimentazione a gasolio euro VI, di lunghezza compresa tra 6,2 e 6,8 metri	6.733.632,16	6.733.632,16				6.733.632,16								ALTRO: finanziamento Ministero Ambiente
ACaM	Acquisto di materiale rotabile su gomma destinato al TPL campano	29.025.304,65	-					29.025.304,65				29.025.304,65			ALTRO: fondo stanziamento ex L. 190/2014 (tab. E)
Comune di Avellino	Sistema di trasporto a basso impatto ambientale	24.709.251,83	24.709.251,83	9.729.251,83	-		14.980.000,00								ALTRO: L. 211/92; POR 2007-13 PIU Europa
AIR Autoservizi Irpini	AIR Autoservizi Irpini. Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino. Autostazione di Avellino - parcheggio di interscambio	6.750.000,00	-										6.750.000,00		
AIR Autoservizi Irpini	AIR Autoservizi Irpini. Realizzazione di un impianto di intersnodo in località Torrette di Mercogliano	14.000.000,00	-										14.000.000,00		
AIR Autoservizi Irpini	AIR Autoservizi Irpini. Nuovo Terminal di Ariano Irpino	14.900.000,00	-										14.900.000,00		
Comune di Salerno	Autostazione di Salerno	10.000.000,00	-										10.000.000,00		
	TOTALE	168.804.602,34	80.129.297,69	9.729.251,83	20.227.774,93	27.000.000,00	23.172.270,93	43.025.304,65	6.000.000,00	4.000.000,00	4.000.000,00	29.025.304,65	45.650.000,00		

Tabella 7.11: APPLICAZIONI ITS E ALTRE AZIONI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

APPLICAZIONI ITS E ALTRE AZIONI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	Risorse disponibili	Risorse disponibili			TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	Programmazione 2014-2020		Risorse da reperire	Note
				TOTALE RISORSE DISPONIBILI	FAS (APQ)	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)		Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	POR 2014-2020			Altri fondi
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	Ulisse II - Sviluppo e completamento del progetto Logistic Infrastructure And Security della Regione Campania".	3.598.965,44	3.598.965,44 n. 43 del 29 Giugno 2016	-	-	3.598.965,44 PARTE I Atti della Regione	-	-	-	-	ALTRO: finanziamento spostato da PON a PAC nazionale
Acam	Avvio della prima fase dell'Intelligent Transport System campano (ITSC)	4.000.000,00	4.000.000,00	-	4.000.000,00	-	-	-	-	-	
ACaM	"Intelligent Transportation Systems" della Regione Campania	24.803.533,98	24.803.533,98	24.803.533,98	-	-	-	-	-	-	
ANAS	Progetto ITS relativo alla rete stradale localizzata nelle regioni Campania, Calabria, Puglia e Sicilia	5.139.484,65	5.139.484,65	-	-	5.139.484,65	-	-	-	-	ALTRO: PON reti e mobilità
Regione Campania / Enti Locali / privati	Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charging hub	5.400.000,00	-	-	-	-	5.400.000,00	2.700.000,00	2.700.000,00	-	ALTRO: Legge 7 agosto 2012, n.134, di conversione del decreto-legge 22 giugno 2012, n.83, recante misure urgenti per la crescita del paese, che ha introdotto, con il Capo IV-bis, le disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile mediante veicoli a basse emissioni complessive attraverso misure volte a favorire la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica e la sperimentazione e la diffusione di flotte pubbliche e private di veicoli a basse emissioni complessive, con particolare riguardo al contesto urbano, nonché l'acquisto di veicoli a trazione elettrica o ibrida.
	TOTALE	42.941.984,07	37.541.984,07	24.803.533,98	4.000.000,00	8.738.450,09	5.400.000,00	2.700.000,00	2.700.000,00	-	

Tabella 7.12: LOGISTICA

LOGISTICA																
Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
PORTI NAZIONALI (Interventi in capo alle Autorità portuali di NA e SA)																
Autorità Portuale SA	GP "Sistema integrato portuale di Napoli"	240.000.000,00	91.580.905,10	-	91.580.905,10	-	-	148.419.094,90	-	-	-	-	148.419.094,90	-	-	-
PARTI I Atti della Regione																
Autorità Portuale SA	GP "Sistema integrato portuale di Salerno"	73.000.000,00	32.266.796,02	-	32.266.796,02	-	-	40.733.203,98	-	-	-	-	40.733.203,98	-	-	-
Autorità portuale di Salerno	Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta ovest (I e II lotto)	146.000.000,00	146.000.000,00	-	-	-	146.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	ALTRO: PON reti e mobilità
Autorità portuale Salerno	Salerno Port Logistic Intermodal Telematica system (SPLIT)	3.500.000,00	3.500.000,00	-	-	-	3.500.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	ALTRO: finanziamento PON reti e mobilità
Autorità portuale di Napoli	Nuova Darsena di Levante. Interventi infrastrutturali ed adeguamento degli asset per lo sviluppo del trasporto su ferro	410.000.000,00	410.000.000,00	-	-	-	410.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	ALTRO: 260 M€ Legge Obiettivo; 150 M€ privati
Sub - TOT 10.1		872.500.000,00	683.347.701,12	-	123.847.701,12	-	559.500.000,00	189.152.298,88	-	-	-	-	189.152.298,88	-	-	-
PORTI REGIONALI																
VARI	Interventi con lavori conclusi sui PORTI REGIONALI	21.527.128,13	21.527.128,13	2.860.778,02	7.143.075,25	11.523.274,86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Comune di Casalvelino	Lavori di adeguamento dei fondali del porto di Marina di Casalvelino	219.136,55	219.136,55	219.136,55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Porto di Pozzuoli e viabilità di accesso - nuova darsena traghetti (prima fase)	9.000.000,00	9.000.000,00	-	-	9.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regione Campania	Porto di Ischia - Lavori di ripavimentazione banchine porto commerciale.	614.778,27	604.591,15	-	604.591,15	-	-	10.187,12	-	-	-	10.187,12	-	-	-	-
Comune di Salerno	Completamento della Stazione Marittima di Salerno	12.512.653,10	12.001.237,14	-	12.001.237,14	-	-	511.415,96	-	-	-	511.415,96	-	-	-	-
Comune di San Giovanni a Piro	Completamento dell'approdo turistico di Scario - III lotto - Piazza Immacolata - banchina Marconi	1.050.291,67	958.720,01	-	958.720,01	-	-	91.571,66	-	-	-	91.571,66	-	-	-	-

LOGISTICA

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
Comune di Torre Annunziata	Risistemazione con risanamento ambientale e funzionale del porto di Torre Annunziata e aree limitrofe	31.370.267,20	6.274.053,44		6.274.053,44			25.096.213,76		25.096.213,76					-	
Comune di Torre Annunziata	Realizzazione con risanamento ambientale del porto di Torre Annunziata e aree limitrofe - realizzazione di opere complementari e funzionali all'intervento	7.200.000,00	-					7.200.000,00		7.200.000,00					-	
Comune di Pisciotta	Completamento infrastrutturale del porto di Marina di Pisciotta	2.103.020,63	630.906,18		630.906,18			1.472.114,45				1.472.114,45			-	
Comune di Minori	Adeguamento funzionale dell'approdo di Minori. Stazione Marittima	500.000,00	-					500.000,00		500.000,00					-	
Regione Campania	Porto di Ischia - Lavori di demolizione dei pontili "Italia '90" e ricostruzione di un nuovo terminal per aliscafi antistante banchina Redentore, con annessa struttura di accoglienza	1.928.351,22	-					1.928.351,22		1.928.351,22					-	
Comune di S. Marina	Porto di Policastro Bussentino (Comune di S. Marina - SA) - messa in sicurezza e completamento banchinamento molo sopraflutto	3.000.000,00	-					3.000.000,00		3.000.000,00					-	
Comune di Ischia	Realizzazione del parcheggio cosiddetto di "variante" a monte del porto di Ischia	5.000.000,00	-					5.000.000,00	5.000.000,00						-	
Regione Campania	Porto di S. Marco di Castellabate (Comune di Castellabate) - Interventi urgenti di messa in sicurezza della struttura portuale	5.068.655,46	-					-							5.068.655,46	
Privati	Porto turistico Marina di Arechi in Salerno	121.493.076,57	121.493.076,57				121.493.076,57									ALTRO: risorse private attivate tramite Project Financing

LOGISTICA

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
Privati	Porto turistico di Pastena	105.035.612,65	105.035.612,65				105.035.612,65									ALTRO: risorse private attivate tramite Project Financing
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA Porto di Pastena	143.748.150,00	143.748.150,00		n. 43 del 29 Giugno 2016		143.748.150,00									ALTRO: risorse private attivate tramite Project Financing
Comune di Monte di Procida	Porto di Acquamorta – Lavori di messa in sicurezza e adeguamento della struttura portuale	2.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Procida - Lavori di completamento sistemazione fondali per accoglimento pescherecci	1.500.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.500.000,00	
Comune di Agropoli	Porto di Agropoli: intervento di riqualificazione, razionalizzazione e messa in sicurezza	8.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.000.000,00	
Comune di Casalvelino	Casalvelino. Lavori di messa in sicurezza del porto di Marina di Casalvelino	4.734.873,75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.734.873,75	
Comune di Montecorice	Agnone Montecorice. Messa in sicurezza e realizzazione di servizi e impianti portuali	2.700.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.700.000,00	
Comune di Ischia	Ischia. Adeguamento quota della banchina della riva destra per contrastare il fenomeno dell'acqua alta	2.700.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.700.000,00	
Regione Campania	Procida. Recupero e riqualificazione della stazione marittima	1.500.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.500.000,00	
Regione Campania	Marina di Camerota. Messa in sicurezza e adeguamento della struttura portuale	3.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Amalfi - messa in sicurezza bacino portuale prolungamento molo foraneo	16.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Palinuro - messa in sicurezza opere di protezione e salvaguardia	10.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.000.000,00	

LOGISTICA

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
Regione Campania	Porto di Sapri – completamento del banchinamento del molo di sopraflutto	1.500.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.500.000,00	
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	Porto di Forio di Ischia – intervento di messa in sicurezza del pontile esistente	3.000.000,00	-	n. 43 del 29 Giugno 2016	-	-	-	PARTE I Atti della Regione	-	-	-	-	-	-	3.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Forio di Ischia – intervento di messa in sicurezza del pontile esistente	1.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Ischia – realizzazione di un camminamento sulla riva destra per l'accesso ai pontili in presenza di acqua alta (urgente x sicurezza)	500.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500.000,00	
Regione Campania	Porto di Ischia – intervento di escavo del bacino portuale	10.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Casamicciola – rifiorimento di un tratto di scogliera a protezione del molo di sopraflutto	1.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Baia – intervento di messa in sicurezza praticabile di banchina di riva mediante sostituzione totale della pavimentazione esistente	1.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Capri – intervento di messa in sicurezza della banchina lato commerciale	500.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500.000,00	
Regione Campania	Porto di Procida – intervento di messa in sicurezza banchine portuali di Marina della Chiaiolella	500.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500.000,00	
Regione Campania	Porto di Portici – intervento di messa in sicurezza sottobanchinamento banchina Ferrovia	500.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500.000,00	
Regione Campania	Porto di Ercolano – intervento di messa in sicurezza della scogliera esistente, a protezione dell'approdo di Villa	1.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000.000,00	

LOGISTICA

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
	Favorita															
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA del Greco messa in rifiorimento scogliera a protezione Torre Annunziata. intervento di messa in sicurezza e scogliera a protezione del molo di ponente	400.000,00	-	n. 43 del 29 Giugno 2016											400.000,00	
Regione Campania		300.000,00	-												300.000,00	
Regione Campania	Porto di Amalfi – Messa in sicurezza della struttura portuale mediante intervento sulle banchine e rinforzo e risagomatura delle scogliere esistenti	1.250.000,00	-												1.250.000,00	
Regione Campania	Porto di Pozzuoli. Opere di completamento	45.000.000,00	-												45.000.000,00	
Regione Campania/ Capri	Sviluppo e Razionalizzazione del Porto di Capri	37.000.000,00	-												37.000.000,00	
	Sub - TOT 10.2	627.955.995,20	421.492.611,82	3.079.914,57	27.612.583,17	20.523.274,86	370.276.839,22	44.809.854,17	5.000.000,00	37.724.564,98	-	2.085.289,19	-	-	161.653.529,21	
AEROPORTI																
VARI	Interventi con lavori conclusi sugli AEROPORTI REGIONALI	3.690.278,55	3.690.278,55	3.690.278,55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENAV	Aeroporto Napoli Capodichino. Ammodernamento dei sistemi radar primari e secondari di avvicinamento	8.972.010,00	8.972.010,00				8.972.010,00									ALTRO: PON reti e mobilità
Aeroporto di salerno	Interventi per lo sviluppo dell'aeroporto di Salerno – Pontecagnano previsti nel Master Plan Aeroportuale (FASE 1)	40.000.000,00	-					40.000.000,00						40.000.000,00		
	Sub - TOT 10.3	52.662.288,55	12.662.288,55	3.690.278,55	-	-	8.972.010,00	40.000.000,00	-	-	-	-	-	40.000.000,00	-	
INTERPORTI																
Struttura di Coordinamento ex L. 80/84	Interporto di Nola - Potenziamento delle infrastrutture esterne - viabilità - 1° lotto	16.632.679,76	16.632.679,76			16.632.679,76										

LOGISTICA

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
Struttura di Coordinamento ex L. 80/84	Potenziamento delle infrastrutture esterne - viabilità di accesso all'interporto di Nola (2° Lotto funzionale - completamento)	13.504.717,53	13.504.717,53		-	13.504.717,53		-							-	
Regione Campania	consegna nonché del suo prolungamento e del relativo sottopasso ferroviario	13.186.760,00	-	n. 43 del 29 Giugno 2016				PARTE I Atti della Regione							-	ALTRO: finanziamento spostato da PON a PAC nazionale
Regione Campania	Marcianise: svincolo autostradale sull'A30 Caserta/Salerno ed opere accessorie	27.040.000,00	-		-	-		-							27.040.000,00	
	Sub - TOT 10.4	70.364.157,29	30.137.397,29	-	-	30.137.397,29	-	13.186.760,00	-	-	13.186.760,00	-	-	-	27.040.000,00	
	TOTALE	1.623.482.441,04	1.147.639.998,78	6.770.193,12	151.460.284,29	50.660.672,15	938.748.849,22	287.148.913,05	5.000.000,00	37.724.564,98	13.186.760,00	2.085.289,19	189.152.298,88	40.000.000,00	188.693.529,21	

7.5 I principali Progetti e Interventi in corso e da avviare sul Sistema dei trasporti e della mobilità regionale

7.5.1 Le azioni di sistema

7.5.1.1 I progetti principali in corso

1. Stazione di interscambio di “Vesuvio Est” tra la linea a monte del Vesuvio AV/AC e la Circumvesuviana (prog. Prel.)

Attuatore: **RFI**

Il Progetto consiste nella realizzazione della nuova stazione, denominata “Vesuvio Est”, di interscambio tra la linea AV/AC Napoli – Salerno “Via Monte del Vesuvio” e la ferrovia Circumvesuviana nel Comune di Striano, con annessi impianti e tecnologie ferroviarie. L’intervento è concepito nell’ottica di assicurare l’interscambio tra la rete nazionale e la rete ferroviaria regionale (Circumvesuviana), attraverso la realizzazione di un nuovo terminale viaggiatori.

E’ stato espletato un concorso internazionale di progettazione finalizzato all’acquisizione del progetto preliminare del terminale viaggiatori della stazione.

2. Collegamento tra il porto di Napoli e il nodo di Traccia (prog. Prel.)

Attuatore: **RFI**

Il Progetto prevede la realizzazione di un intervento di “riqualificazione urbana area portuale Napoli Est, relativo a un nuovo collegamento ferroviario tra Porto di Napoli – Stazione di Napoli Traccia” che, partendo dall’individuazione delle criticità infrastrutturali, tramite la verifica puntuale del territorio, del sistema dei collegamenti stradale e ferroviario, dei servizi e dei sottoservizi, nonché dall’analisi delle criticità e delle diseconomie funzionali e gestionali che caratterizzano e penalizzano l’attuale assetto del sistema di movimentazione delle merci del porto di Napoli da/per i principali nodi logistici regionali ed extraregionali, definisca in relazione alle diverse alternative la configurazione piano altimetrica del collegamento e una nuova configurazione degli impianti tra i quali si istituisce la relazione, eliminando le interferenze dell’attuale collegamento con la viabilità.

RFI, per conto della Regione Campania, ha effettuato nel 2015 lo sviluppo dello studio di fattibilità per il collegamento del Porto con il “fascio basso” dell’impianto ferroviario Napoli Traccia e la riorganizzazione dell’infrastruttura ferroviaria portuale coerentemente con le nuove linee di sviluppo pianificate dall’Autorità Portuale.

Il porto di Napoli, allo stato attuale, è dotato di un'infrastruttura ferroviaria fuori servizio, così come il binario di raccordo esistente, non elettrificato e non centralizzato, di collegamento con Napoli Traccia. Lo stesso impianto di Napoli Traccia è attualmente non utilizzato.

Il tracciato del binario di collegamento attuale si sviluppa a raso determinando un'interferenza con la viabilità comunale di Via Galileo Ferraris.

Lo studio di fattibilità deve sviluppare le diverse alternative progettuali, per la soluzione dell'interferenza tra il raccordo ferroviario e via Galileo Ferraris.

7.5.1.2 I progetti principali da avviare

1. Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi - Pontecagnano - Aeroporto (prog. fattibilità)

Attuatore: **RFI**

L'intervento prevede la realizzazione di un terzo binario in affiancamento alla linea RFI Salerno-Battipaglia, come prolungamento del binario di collegamento in esercizio tra le stazioni di Salerno ed Arechi, specializzato per servizi di tipo metropolitano al fine di non interferire con la circolazione dei treni di lunga percorrenza. Trattandosi di un semplice binario ai fini della sostenibilità del modello di offerta sarà prevista la realizzazione di opportuni punti di incrocio lungo il collegamento.

L'intervento, che riguarda una tratta della lunghezza di circa 15 km, si sviluppa alla quota del piano campagna su un percorso rettilineo e si associa ad alcuni interventi sulle opere d'arte esistenti, inclusa la soppressione di alcuni passaggi a livello.

L'intervento sarà caratterizzato da interventi tecnologici finalizzati alla gestione del nuovo collegamento dal Centro Coordinamento Circolazione di Napoli.

2. Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente della linea Salerno - Mercato S.S. - Avellino – Benevento e della tratta Mercato S.S. – Codola - Sarno della rete RFI (prog. fattibilità)

Attuatore: **RFI**

L'intervento si articola in più lotti, temporalmente e funzionalmente indipendenti, che concorrono al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente, con l'obiettivo di conseguire un miglioramento delle prestazioni in termini di potenzialità della linea e di velocità commerciale dei treni al fine di migliorare i collegamenti ferroviari tra le aree interne e la costa:

- Elettrificazione della linea;
- Velocizzazione del tracciato;
- Riclassificazione della linea;

- Adeguamento del sistema di controllo della circolazione della marcia dei treni;
- Soppressione di passaggi a livello.

L'ulteriore intervento di completamento della elettrificazione della linea Mercato S.S. – Codola e del rinnovo del tratto Codola – Sarno consentirà, unitamente alla riclassificazione della linea Avellino – Mercato S.S. in classe C3 (20 tonn per asse e 7,2 tonn/m), di garantire un corridoio merci da Avellino (raccordo area industriale di Prata-Pratola) verso Sarno – Cannello/Scalo Maddaloni, oltre a fornire un itinerario alternativo per l'inoltro di treni sia da Benevento che da Salerno.

3. Ripristino della linea Benevento-Pietrelcina e relativa elettrificazione ai fini del collegamento con il polo religioso di Pietrelcina (prog. fattibilità)

Attuatore: **RFI**

L'intervento è relativo al ripristino del collegamento tra la stazione di Benevento e quella di Pietrelcina sulla linea attualmente chiusa al traffico commerciale Benevento – Boscoredole ed ha lo scopo di realizzare un collegamento ferroviario con il polo religioso di Pietrelcina, con possibilità di servizi diretti da Napoli. Il tratto di linea, di circa 13 Km, è in sospensione dal 2012 e necessita di sostanziali interventi sul corpo stradale e sull'armamento ferroviario con la previsione di un completo rinnovo secondo gli attuali standard ferroviari (rotaie tipo 60 UNI e traverse in cap). Inoltre l'intervento di potenziamento prevede anche l'elettrificazione del tratto di linea.

4. Realizzazione di un collegamento in sede propria del polo universitario di Fisciano con la tratta Salerno-Avellino della rete FS (prog. fattibilità)

Attuatore: **ACAM**

Il progetto prevede la realizzazione di un impianto di trasporto passeggeri in sede propria che colleghi il campus universitario di Fisciano con la sede del rettorato, la stazione RFI di Fisciano, il polo universitario di Lancusi. Il sistema è caratterizzato dalla snellezza e modernità delle infrastrutture fisse ai fini di un corretto inserimento nel paesaggio, dalla permeabilità rispetto al tessuto urbano attraversato, dalla flessibilità di impiego rispetto alle oscillazioni della domanda da servire. Il percorso complessivo è lungo circa 4km, con due punti di servizio intermedi oltre alle fermate di testa.

5. Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli - 1° lotto (prog. fattibilità)

Attuatore: **ACAM**

L'intervento prevede la realizzazione di un collegamento ferroviario di tipo metropolitano tra la stazione dell'alta velocità di Afragola e la rete metropolitana di Napoli.

A partire dalla stazione di testa di Afragola il tracciato potrebbe interconnettersi con la stazione di Casoria di RFI e poi con la stazione Di Vittorio della Linea 1 della metropolitana di Napoli proseguendo la penetrazione all'interno della città fino al nodo di Piazza Cavour (linea 1 e linea 2).

Sarà una valutazione economico-trasportistica, nell'ambito della Studio di fattibilità, che consentirà di definire il tipo di tracciato, il sistema di trasporto da utilizzare (metropolitana pesante o leggera), le connessioni con le altre linee, le stazioni, i servizi e gli eventuali stralci funzionali prioritari.

6. Interventi di mobilità sostenibile nelle costiere amalfitana e sorrentina - I fase (prog. fattibilità)

Attuatore: **ACAM**

Il progetto prevede la realizzazione di sistemi ettometrici per il miglioramento dell'accessibilità dei centri abitati, e delle loro frazioni, presenti lungo le due costiere; in particolare, l'impiego di questi sistemi è volto a superare le barriere alla mobilità costituite dai salti di quota esistenti tra la rete primaria di accesso ed i punti di origine/fine degli spostamenti. Al riguardo, si precisa che la rete stradale primaria è costituita dalla SS163 "Amalfitana", dalla SS145 "Sorrentina", dalla ex SS 366 "Agerolina" e dal sistema delle provinciali SP1/SP2a/SP2b che servono il valico di Chiunzi, mentre la sola costiera sorrentina è servita anche dalla ferrovia, con la rete regionale EAV a scartamento ridotto, ex "Circumvesuviana".

I sistemi ettometrici allo studio sono costituiti, tipicamente, da impianti meccanizzati in sede propria quali: funivie, funicolari, ascensori, tappeti mobili, scale mobili. Alcuni impianti sono corredati di parcheggio di interscambio per le automobili e/o per gli autobus.

7. Programma d'intervento per il servizio di tipo metropolitano nell'Agro Nocerino - Sarnese (prog. fattibilità)

Attuatore: **ACAM**

L'intervento consiste nella riqualificazione trasportistica della tratta ferroviaria Scafati - Nocera superiore della linea storica Napoli Salerno e nel completamento, riarrangiamento e rifunzionalizzazione della rete stradale interferita, attraverso le seguenti azioni:

- velocizzazione della linea con interventi infrastrutturali relativi alle tecnologie;
- riqualificazione delle stazioni e/o fermate e della loro accessibilità con eventuale inserimento di ulteriori fermate intermedie;

- riprogrammazione dei servizi ferroviari con riferimento alla specifica domanda di spostamenti extraurbani con realizzazione di servizi dedicati e denominati “metropolitana dell'Agro nocerino-sarnese”;
- realizzazione di sovrappassi e/o sottopassi ferroviari;
- realizzazione di opere di mitigazione urbana delle interferenze;
- realizzazione di nuova viabilità alternativa a quella interferita per la connessione "di sistema" delle porzioni di territorio attraversate dal corridoio ferroviario;
- messa in sicurezza della viabilità interferita;
- adeguamento funzionale della viabilità esistente;
- ripristino di tratti di infrastruttura interessati da fenomeni di dissesto o particolarmente ammalorati;
- realizzazione di interventi di rigenerazione urbana nelle aree in relazione urbana con la ferrovia, con le stazioni e con la viabilità di attraversamento.

8. Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A3 "SA-RC" e la variante alla SS 18 (Agropoli) (prog. fattibilità)

Attuatore: **ANAS**

Il progetto prevede il collegamento Agropoli – A3 svincolo di Contursi mediante una strada a scorrimento veloce che dallo svincolo di Agropoli Sud della SP430, attraversa i territori dei comuni di Agropoli, Capaccio, Albanella, Altavilla Silentina, Serre ed Eboli sino ad arrivare sulla A3 SA-RC attraverso l'omonimo svincolo di Eboli e, mediante la A3, allo svincolo di Contursi. La categoria è di tipo B (extraurbana principale). La lunghezza del collegamento è di 32,8 km di cui 8 km (tratto da Agropoli Sud a Paestum) in adeguamento da categoria C1 a B e 24,8 km (prevalentemente in rilevato) da realizzare ex novo. Sono previsti 7 svincoli di cui 3 da adeguare alla normativa vigente e 4 di nuova realizzazione.

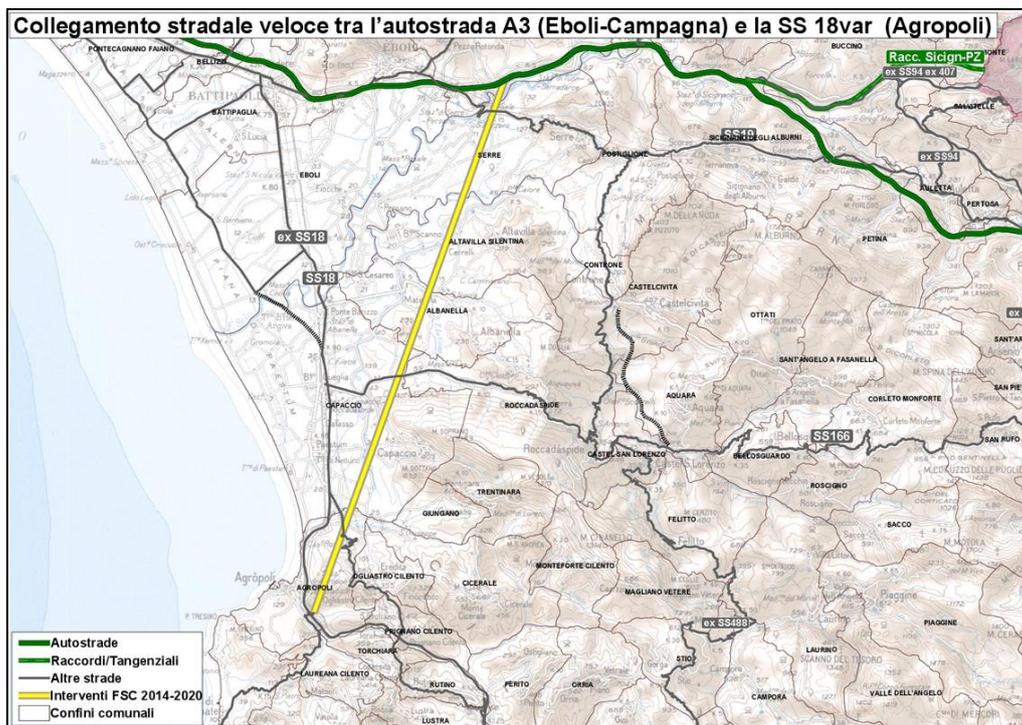


Figura 7.1: Collegamento veloce tra la SS18 var e l'A3 – ipotesi di corridoio di collegamento

7.5.2 Gli interventi sul sistema della viabilità regionale e nazionale

Allo stato attuale è operativo, su tutto il territorio regionale, un significativo programma d'intervento mirato all'adeguamento, potenziamento e messa in sicurezza della rete stradale regionale.

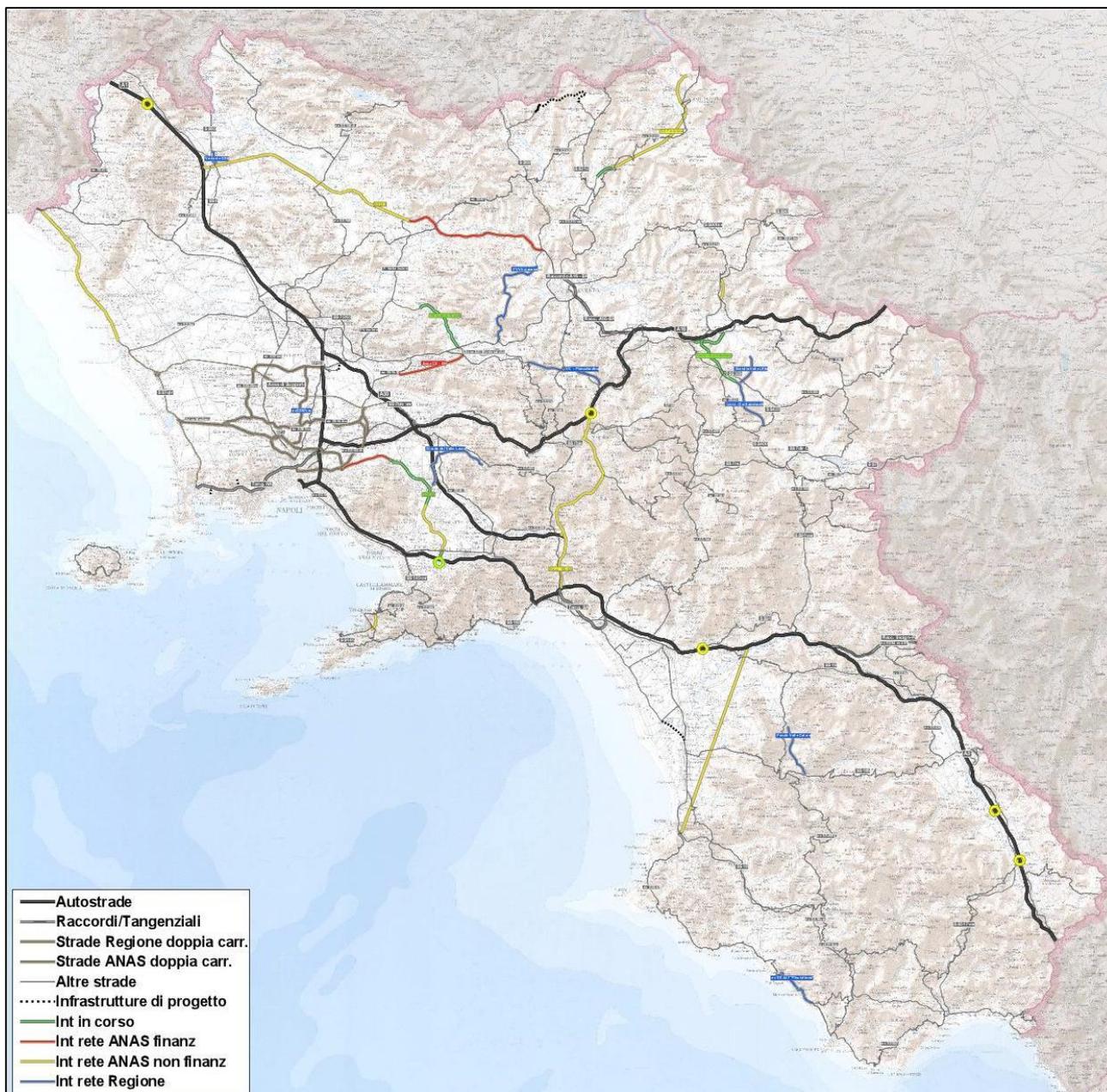


Figura 7.2: Interventi sulla rete viaria regionale

7.5.2.1 I principali interventi in corso

1. SS 268 del Vesuvio - Lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo svincolo di Anghi (Grande Progetto POR)

Attuatore: **ANAS**.

Grande Progetto interessa il territorio dei Comuni di Anghi, S. Antonio Abate e Scafati, ricadenti nelle province di Napoli e Salerno. Dal punto di vista strategico, l'intervento risponde all'esigenza di

integrazione, potenziamento e messa in sicurezza del sistema stradale portante, a servizio delle aree sensibili soggette a rischio vulcanico. L'intervento consente di ridurre in modo notevole le discontinuità del sistema stradale della "circumvallazione" del Vesuvio, grazie alla realizzazione del tronco della S.S. 268 tra Angri e l'innesto sulla autostrada A3 "Napoli – Pompei – Salerno". Gli interventi da realizzarsi con l'investimento si possono così sintetizzare:

- opere di confluenza della SS 18 con l'Autostrada A3 "Napoli/Pompei/Salerno";
- n. 2 rampe di completamento dello svincolo dalla SS 18 alla SS 268;
- n. 2 bretelle di viabilità comunale di svincolo alla SS 18.



Figura 7.3: SS 268 – Lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo svincolo di Angri (GP POR)

2. Strada a Scorrimento Veloce Lioni-Grottaminarda per il collegamento dell'autostrada A3 SA-RC (svincolo Contursi) con l'autostrada A16 (svincolo Grottaminarda) - 1° Lotto funzionale

Attuatore: **Commissariato ad acta L.289/02 MEF.**

Il collegamento tra Lioni e Grottaminarda passa dal tracciato attuale di 36,5 Km di lunghezza con una sezione di tipo F, cioè con due corsie (una per senso di marcia) da 3,25 m senza banchina, ad una nuovo tracciato con lunghezza di 26,4 Km, sezione di Tipo C1 a due corsie (una per senso di marcia) di 3,75 m con banchina di 1,5 m. Il nuovo tracciato presenta inoltre un abbattimento delle pendenze massime, che vengono contenute entro il 5% inserendo gallerie per circa 5 Km e viadotti per circa 3,5 Km. La quota massima toccata dalla nuova strada viene abbattuta per contenere i disagi alla guida dovuti alle frequenti precipitazioni nevose della zona.

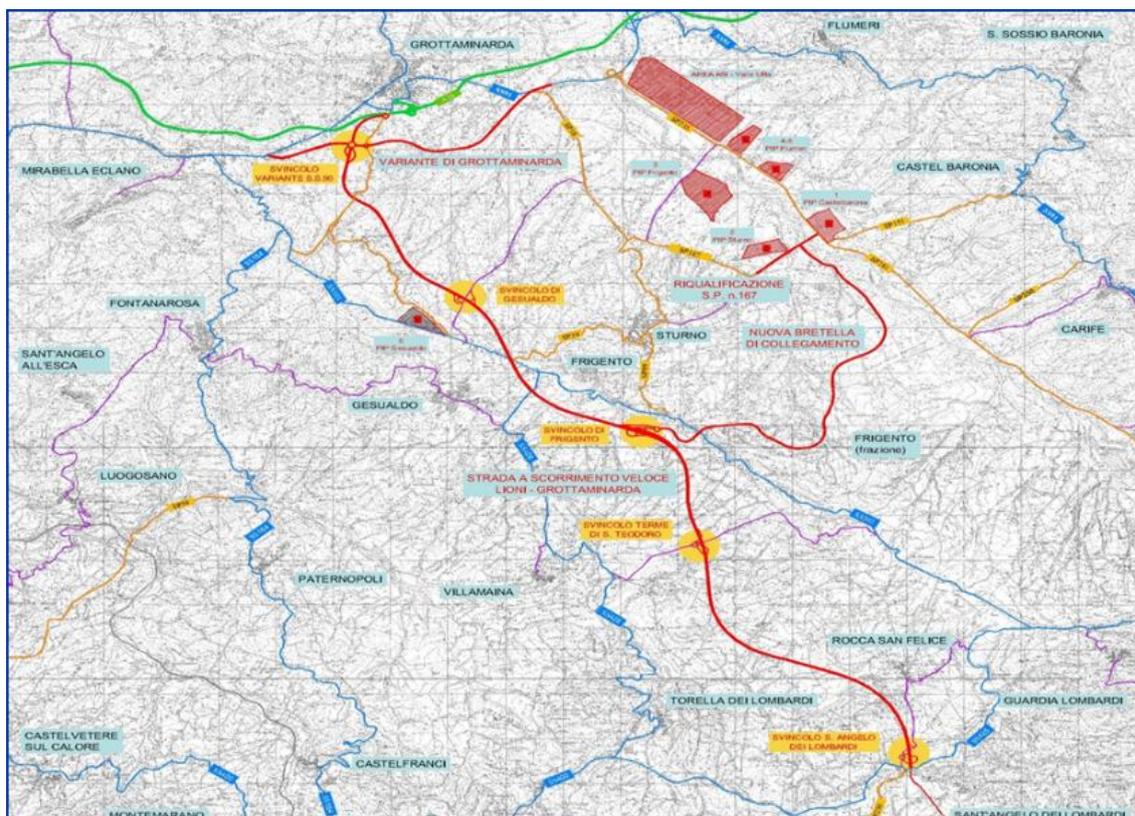


Figura 7.4: Corografia Lioni - Grottaminarda

3. Collegamento tra Tangenziale di Napoli (via Campana), rete viaria costiera e porto di Pozzuoli

Attuatore: **Commissario ex L. 887/84.**

Il collegamento è stato programmato per consentire la rapida evacuazione dei residenti dal centro storico – antico della città di Pozzuoli e degli abitanti (anche dei comuni limitrofi) residenti lungo la costa. L'intervento prevede, in sintesi:

- la realizzazione di un grande svincolo di monte, totalmente a raso, che si sviluppa nelle aree comprese tra la Tangenziale di Napoli, la Sottostazione ENEL, l'ex complesso industriale, l'area artigianale e l'area cimiteriale, su cui convergono la via Fascione, la Via Adriano Olivetti, la Variante Solfatara , la nuova rampa di uscita dalla Tangenziale di Napoli, per il traffico proveniente da Monterusciello, le due rampe di collegamento alle nuove gallerie che collegano il sistema stradale. Detto sistema rotatorio è, quindi, collegato alla Tangenziale di Napoli, consentendo, nel caso di dover procedere alla rapida evacuazione della popolazione dell'area portuale, all'immissione del traffico locale sulla grande viabilità;
- la realizzazione di n. 2 gallerie monodirezionali, ognuna della lunghezza di circa mt. 1,50, larghezza complessiva della piattaforma stradale di mt. 10,00 con due corsie carrabili, oltre alle banchine ed

- ai marciapiedi . Su entrambe le carreggiate, nelle due direzioni di marcia, è prevista la realizzazione di una piazzola di sosta di emergenza, della larghezza, oltre alla banchina corrente, di mt. 3,50;
- la realizzazione di un sottopasso ferroviario, costituito da una struttura in c.a. biscatolare, che dalla Via Fasano, si atterra sul costone della Starza;
 - la realizzazione dello svincolo di valle costituito da una grande rotonda, su cui convergono le due rampe di uscita della gallerie monodirezionali, la Via Fasano, il sistema stradale di collegamento alla banchina di imbarco commerciale prevista nel progetto del nuovo porto. Il sistema è completato da una seconda rotonda posta ad ovest, atta a connettere la strada litoranea.

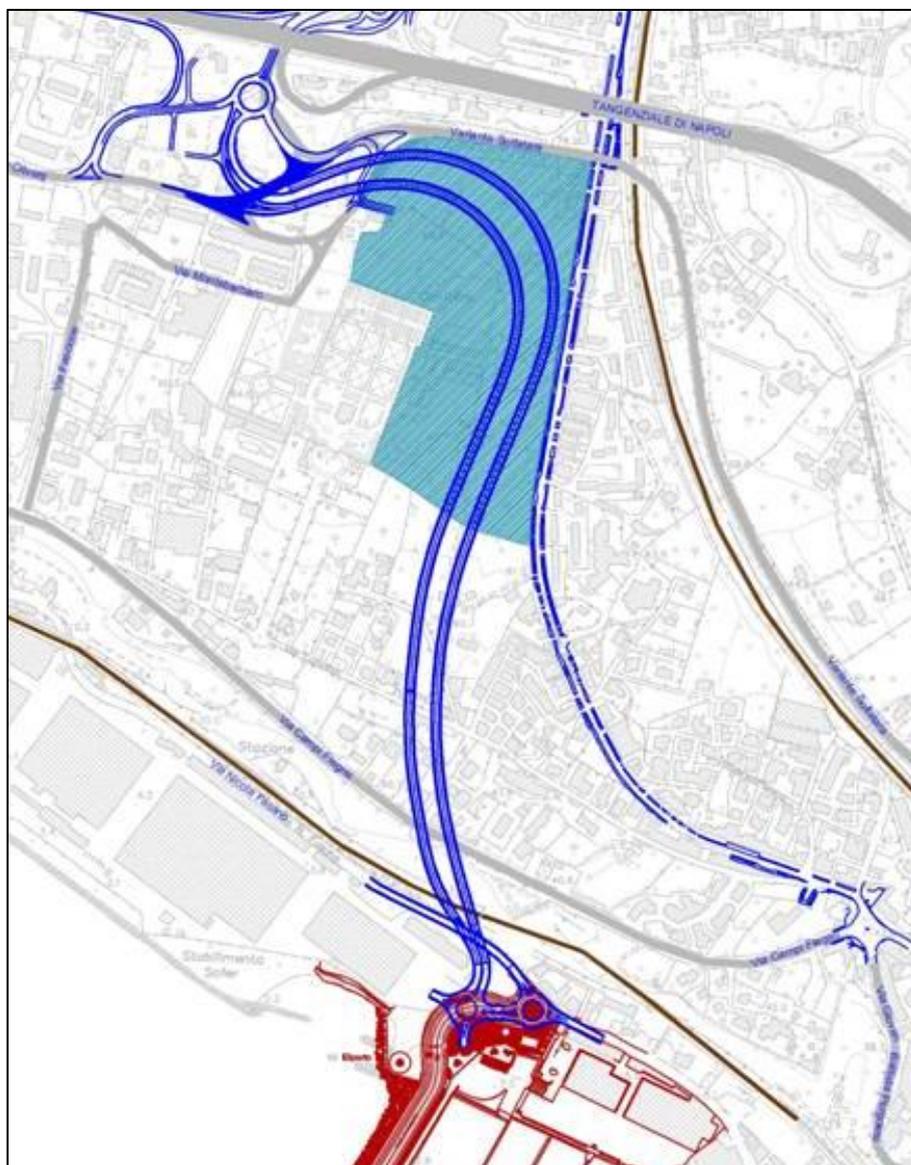


Figura 7.5: Collegamento Tangenziale di Napoli – Porto Pozzuoli

7.5.2.2 I principali interventi da avviare

1. Interventi di prima fase per la messa in sicurezza della SS 268 "del Vesuvio"

Attuatore: **ANAS**.

La SS 268 "del Vesuvio", dell'estensione complessiva di circa 31km, di cui 27,2 km già in esercizio, si sviluppa nei territori di Cercola, Pollena Trocchia, Sant'Anastasia, Somma Vesuviana, Nola, Ottaviano, San Giuseppe Vesuviano, Terzigno, Boscoreale, Poggiomarino, Scafati ed Angri.

Fin dagli anni '70 l'esigenza di rafforzamento della direttrice fu evidenziata dall'ANAS e la nuova opera fu inserita nella programmazione del riassetto infrastrutturale nell'area metropolitana: alla nuova strada fu assegnata la finalità prevalente di servire il traffico automobilistico di lunga percorrenza dell'area Vesuviana da/per la città di Napoli e da/per il sistema di viabilità primaria/principale nazionale/regionale, senza trascurare, tuttavia, la funzione complementare di interconnessione dei comuni serviti e di tangenziale dei rispettivi abitati.

La piattaforma è composta da 2 corsie da 3.75 m, fiancheggiate da banchine transitabili da 1.75 m, per la larghezza complessiva di 10.50 m.

Nei tempi recenti il succedersi a brevi intervalli di numerosi incidenti automobilistici pluriletali ha generato grande preoccupazione in ANAS che ha orientato i propri programmi d'intervento nel miglioramento degli standard di sicurezza dell'esercizio.

Con questo progetto si effettuano interventi di adeguamento per la messa in sicurezza della strada su 13,2 km:

- Rafforzamento dei provvedimenti marginali per il contenimento dei veicoli in svio. (guard rail di bordo ponte e bordo rilevato);
- Istituzione di un sistema di controllo automatico e continuo delle eventuali violazioni, corroborato da segnaletica a messaggio variabile.

2. Asse Attrezzato Valle Caudina – Pianodardine III Lotto Roccabascerana - Altavilla Irpina

Attuatore: **Consorzio ASI di Avellino**.

L'Asse Attrezzato Valle Caudina – Pianodardine si compone di 4 lotti:

- il I lotto (Paolisi – San Martino Valle Caudina), dello sviluppo di circa km 7,5, è stato realizzato ed è in esercizio fin dagli inizi degli anni '90;

- il II lotto (S. Martino V.C. – Roccabascerana), dello sviluppo di circa 6,5 km., è stato suddiviso in due stralci funzionali : il 1° già realizzato ed in esercizio fin dall’ottobre 2008; il 2° in corso di realizzazione;
- il III lotto, dello sviluppo di circa 5,3 Km, prevede il collegamento tra il Comune di Roccabascerana ed il Comune di Altavilla Irpina e costituisce il Grande Progetto POR “Tangenziale delle aree interne”;
- il IV ed ultimo lotto, dello sviluppo di circa 9,0 Km, prevede il collegamento tra il Comune di Altavilla Irpina con la zona industriale di Pianodardine (Avellino) ed è programmato in Legge Obiettivo.

La realizzazione del III lotto, consentirà, con il collegamento tra il Comune di Roccabascerana ed il Comune di Altavilla Irpina, di mettere a sistema tutti gli investimenti già dedicati alla realizzazione della Strada a Scorrimento Veloce Fondovalle Isclero e dei primi due lotti dell’Asse Attrezzato Valle Caudina – Pianodardine, rendendo di fatto funzionale l’Asse di Penetrazione interno da Telese ad Avellino sopra descritto, atteso che il III lotto si innesta sulla SS 374, che già oggi collega Altavilla Irpina con Avellino (pur se con caratteristiche geometrico-funzionali di standard inferiori ai tratti precedenti) e che sarà declassificata in seguito alla realizzazione del IV ed ultimo lotto dell’Asse Attrezzato Valle Caudina – Pianodardine.

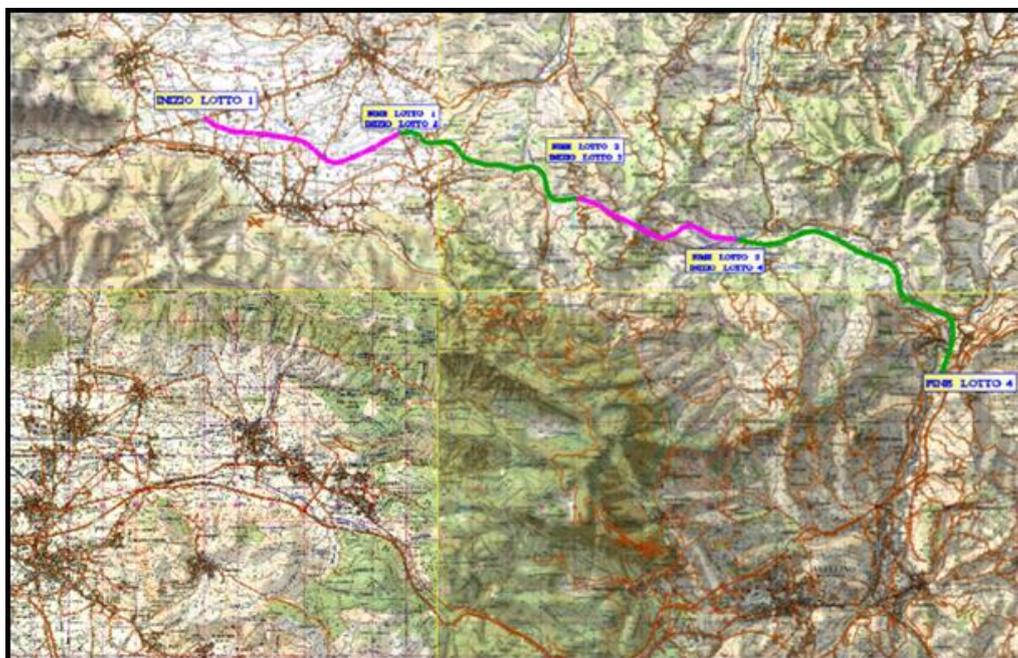


Figura 7.6: Tracciato dell’Asse Attrezzato Valle Caudina-Pianodardine

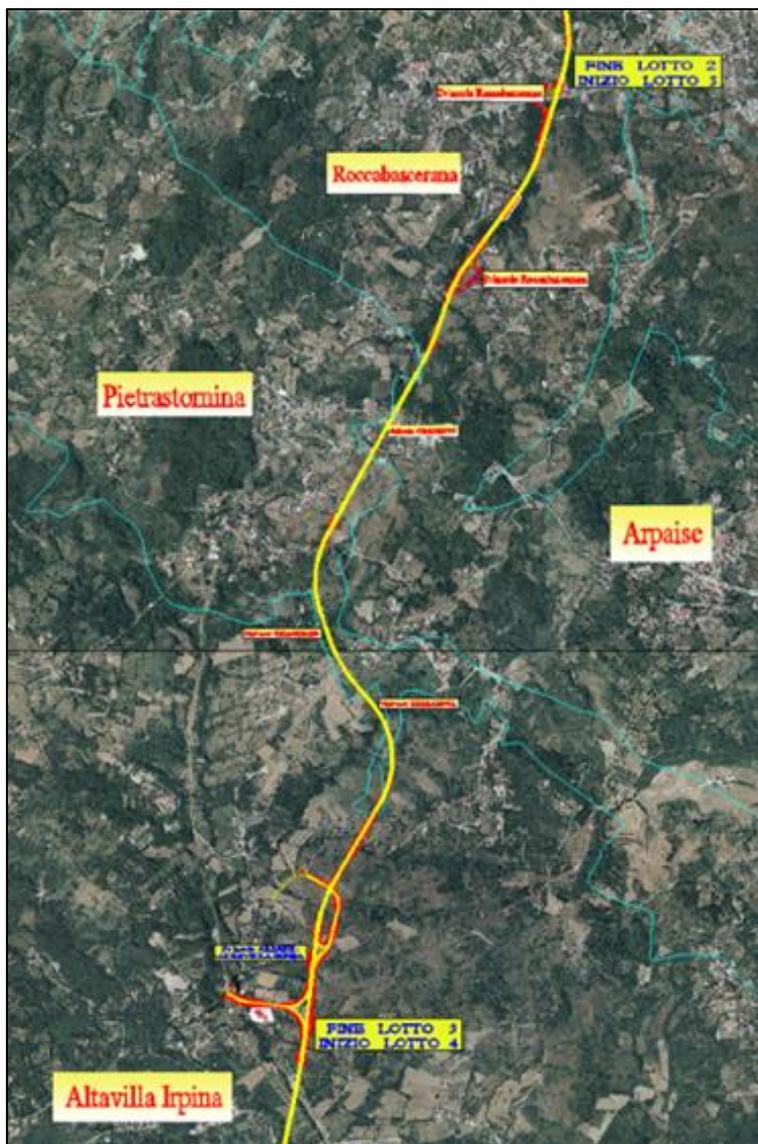


Figura 7.7: Tangenziale delle aree interne

3. Potenziamento del Raccordo autostradale Salerno – Avellino

Attuatore: **ANAS**

Completamento del corridoio nazionale a tre corsie costituito dall'autostrada A30 (Caserta – Mercato S. Severino), dal raccordo autostradale SA-AV (Mercato S. Severino – Fratte) e dall'autostrada A3 (Salerno/Fratte-Reggio Calabria). Gli interventi in corso di attivazione sono:

- 1° lotto 1° stralcio dallo svincolo di Fratte (A3) allo svincolo di Baronissi;
- 1° lotto 2° stralcio dallo svincolo di Baronissi a Mercato San Severino.

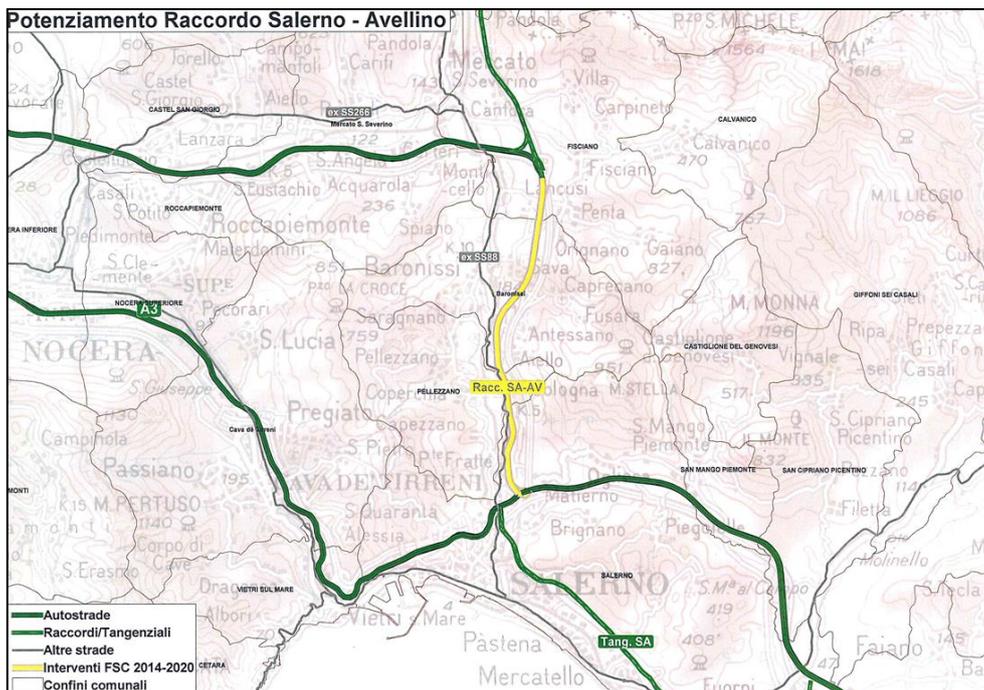


Figura 7.8: Raccordo autostradale Salerno - Avellino

4. SS 372 Telesina

Attuatore: ANAS

Adeguamento a 4 corsie - I lotto dal km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino) al km 69+900 (svincolo di Benevento)

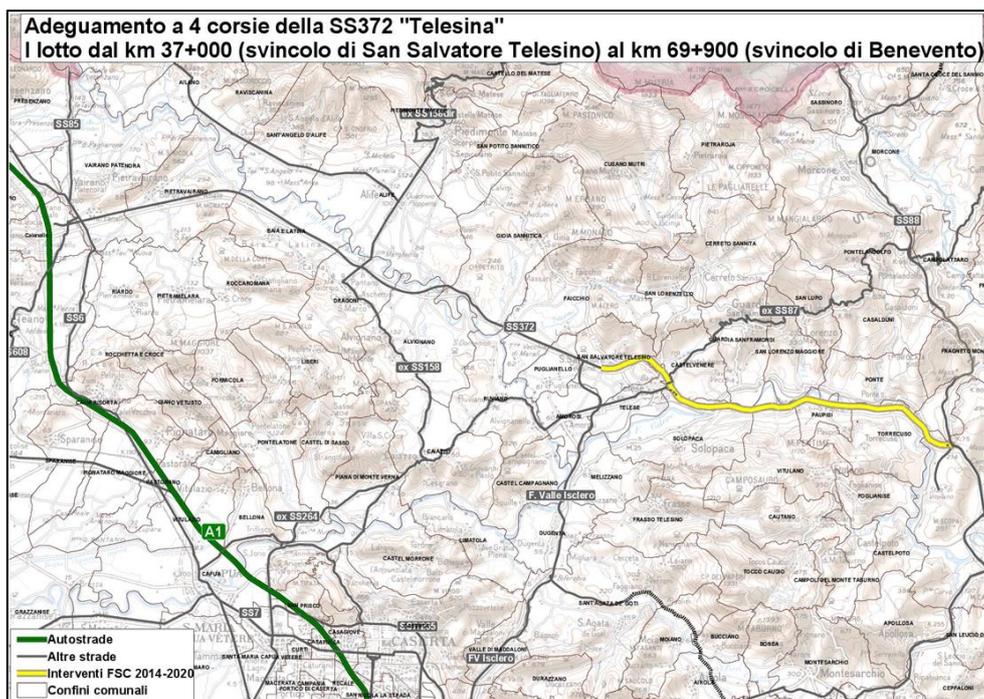


Figura 7.9: Strada Statale 372 "Telesina"

5. Programma per la messa in sicurezza delle reti stradali provinciali e comunali

Attuatore: **PROVINCE**

Programma d'intervento dedicato alla risoluzione delle criticità, puntuali o lineari, riscontrare sulle arterie provinciali e comunali, tali da compromettere la sicurezza degli utenti, attraverso le seguenti azioni:

- risoluzione delle interferenze alle intersezioni;
- riduzione dei fenomeni locali di congestione mediante la realizzazione di viabilità alternativa per l'allontanamento dei flussi di attraversamento;
- inserimento di barriere di sicurezza o adeguamento di quelle esistenti alla normativa vigente;
- adeguamento funzionale degli svincoli esistenti;
- rettifiche di curve pericolose;
- ripristino di tratti di infrastruttura interessati da fenomeni di dissesto o particolarmente ammalorati.

6. Programma per il completamento, il riammagliamentamento e la messa in sicurezza delle rete stradale a servizio dei 5 Consorzi ASI regionali

Attuatore: **5 Consorzi ASI regionali**

Programma di intervento dedicato al completamento, riammagliamentamento e messa in sicurezza della rete stradale a servizio dei 5 consorzi ASI regionali, attraverso le seguenti azioni:

- realizzazione di nuova viabilità (interna alle aree o di accesso/egresso);
- adeguamento funzionale della viabilità esistente;
- miglioramento della segnaletica e della toponomastica finalizzati alla esatta localizzazione delle attività insediate per agevolarne la logistica;
- miglioramento dei sistemi di illuminazione stradale, orientati al contenimento dei consumi energetici;
- realizzazione di piazzali attrezzati per la sosta notturna dei veicoli commerciali pesanti;
- ripristino di tratti di infrastruttura interessati da fenomeni di dissesto o particolarmente ammalorati.



Figura 7.10: Aree interessate da interventi alla viabilità di supporto alle attività dei consorzi ASI Regionali

7. Programma per il completamento, il riaménagement e la messa in sicurezza della rete stradale di supporto alle attività turistiche dei litorali campani: area domitiana, area flegrea, area sorrentino-amalfitana, area salernitana, area cilentana.

Attuatore: **PROVINCE**

Programma di intervento dedicato:

- al miglioramento dell'accessibilità, attiva e passiva, alle attività turistiche presenti in prossimità dei litorali campani;
- al miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale;
- all'incentivazione all'interscambio modale fra il mezzo privato e quello pubblico per il decongestionamento delle zone turistiche;
- alla valorizzazione del territorio.

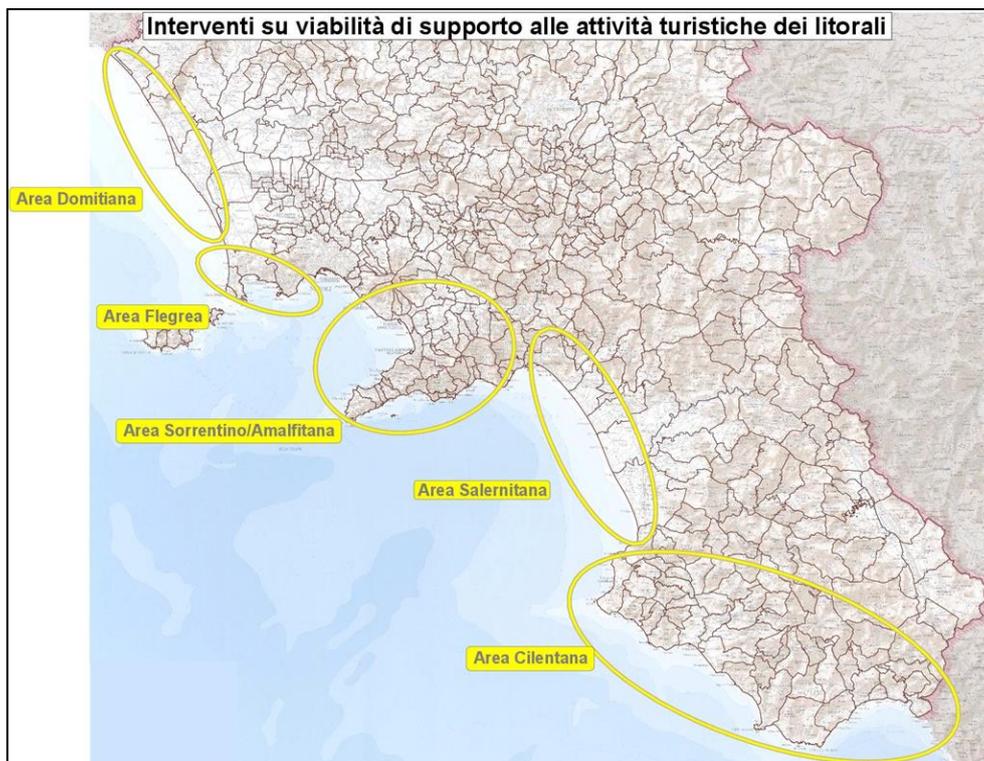


Figura 7.11: Aree interessate da interventi alla viabilità di supporto alle attività dei consorzi ASI Regionali

8. Interventi di messa in sicurezza della rete viaria provinciale e comunale - II fase

Attuatore: **PROVINCE**



7.5.3 Il Sistema della Metropolitana Regionale (SMR) e del TPL



Figura 7.12: Interventi sulla Sistema della Metropolitana Regionale (SMR) e del TPL

7.5.3.1 I principali interventi in corso

Allo stato attuale sono inoltre operativi su tutto il territorio regionale cantieri che riguardano, in particolare, le seguenti opere del sistema di metropolitana regionale “SMR-TPL”:

1. Linea 1 della Metropolitana di Napoli - Tratta Dante (Stazione Esclusa) / Municipio / Garibaldi / Centro Direzionale (stazione esclusa)

Attuatore: **Comune di Napoli**.

Il progetto prevede il completamento delle opere civili, la realizzazione delle opere tecnologiche, dell'armamento e delle finiture sulla tratta di lunghezza complessiva pari a 5,3 km con 6 stazioni: Dante – Toledo – Municipio – Università – Duomo – Garibaldi. A regime, la tratta di Linea 1 Dante – Garibaldi dovrebbe servire, secondo le previsioni, circa 72.000 residenti e circa 70.000 lavoratori in un raggio di 600 metri attorno alle stazioni.

Quando saranno operative tutte le stazioni, la Linea 1 dovrebbe trasportare, secondo le previsioni, circa 90.000 passeggeri nelle ore di punta (7:00 – 9:30), corrispondenti a un picco di 36.000 passeggeri/ora, riguardante tanto le aree urbane che quelle extraurbane. Si prevede che, anche grazie a questo progetto, circa il 60% della mobilità cittadina sarà assorbito dal sistema di metropolitana municipale, con positive ripercussioni sulla riduzione della congestione da traffico e sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico, oltre che sulla riqualificazione del contesto urbano.

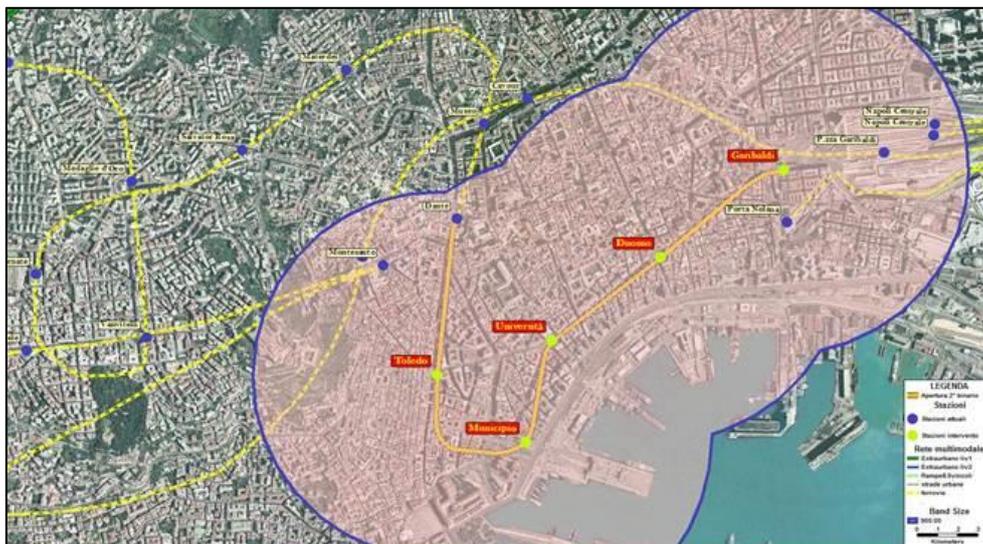


Figura 7.13: Area d'influenza del GP Linea 1



Figura 7.14: Stazioni della Linea 1 della Metropolitana di Napoli

2. Linea 6 della Metropolitana di Napoli. Tratta Mergellina - S. Pasquale - Municipio

Attuatore: **Comune di Napoli**.

La tratta Mergellina/Municipio della Linea 6 della metropolitana di Napoli, attualmente in costruzione, è costituita da n. 4 stazioni completamente interrate (A. Mirelli, ubicata nei pressi di P.zza della Repubblica; S. Pasquale, ubicata nei pressi di Largo Principessa Pignatelli, lungo la Riviera di Chiaia; Chiaia, ubicata in P.zza S. Maria degli Angeli, in Monte di Dio; Municipio, sede dell'interscambio diretto con l'omonima stazione della Linea 1), n. 4 camere di ventilazione intertratta che assicurano l'equilibrio aeraulico del sistema e la galleria di linea da Mergellina a Municipio per complessivi 3 km circa di lunghezza.

I lavori sono in avanzata fase realizzativa, essendo stata già ultimata la galleria di linea da Mergellina a Municipio mentre sono in via di completamento le opere strutturali delle stazioni ed è imminente l'avvio delle installazioni degli impianti elettroferroviari in vista di una prima apertura al pubblico esercizio fino alla stazione S. Pasquale.

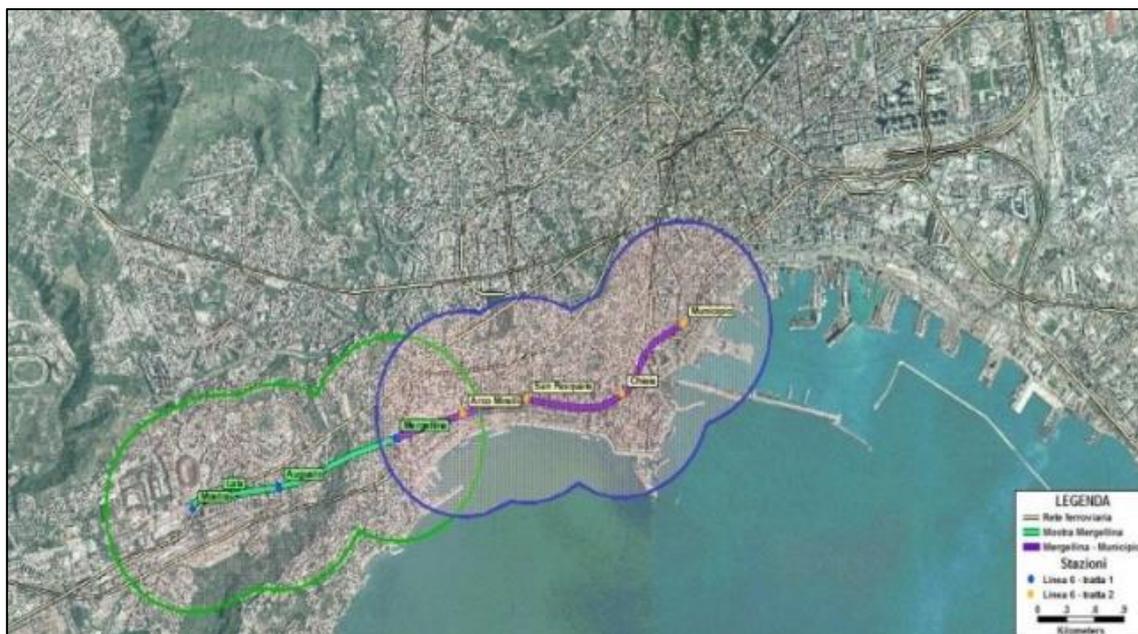


Figura 7.15: Area d'influenza del GP Linea 6



Figura 7.16: Tracciato complessivo di linea 6

3. Tratta Piscinola - Aversa Centro (linea arcobaleno)

Attuatore: **EAV s.r.l.**

La tratta tra Piscinola ed Aversa Centro si snoda su un percorso di circa 10 Km, integralmente in galleria artificiale, attraversando le stazioni di Mugnano - Melito, Giugliano, Aversa Ippodromo, ed infine Aversa Centro ed è stata integralmente aperta all'esercizio dal 2009, con la sola eccezione della stazione di Melito.

4. Tratta Piscinola - Capodichino/Di Vittorio

Attuatore: **EAV s.r.l.**

Partendo dalla stazione di Piscinola, questa tratta si snoda su un percorso di circa 4,1 km, e prevede la realizzazione di 4 stazioni: Miano, Regina Margherita, Secondigliano, Di Vittorio.



Figura 7.17: Chiusura Anello Linea 1 e linea arcobaleno



Figura 7.18: Tratta Piscinola - Aversa Centro (linea arcobaleno) immagini delle stazioni della linea ferroviaria

5. Tratta Centro Direzionale - Capodichino/Aeroporto

Attuatore: **Comune di Napoli**.

Questa tratta si estende per circa 3,2 Km e prevede complessivamente 4 stazioni: Centro Direzionale, Tribunale, Poggioreale e Capodichino, riprende alcune opere in parte già realizzate sia per quanto riguarda la linea che per quanto riguarda la stazione Centro Direzionale.



Figura 7.19: Stazioni della Linea 1 di Napoli in corso di realizzazione tratta Garibaldi - Capodichino

6. Bretella di collegamento da Soccavo a Mostra tra le ferrovie Cumana e Circumflegrea: Tratta Soccavo - Monte S. Angelo (1.o Lotto - 1.o e 2.o stralcio funzionale) e Tratta Monte S. Angelo - Parco San Paolo (1.o Lotto - 1.o e 2.o stralcio funzionale e 2.o lotto funzionale, compresa la realizzazione della Stazione di Parco S. Paolo

Attuatore: **Commissario ex L. 887/84.**

La tratta da Soccavo a Monte S. Angelo ha una lunghezza di circa 1.5 km; la linea parte all'aperto e successivamente, tramite una trincea e una galleria artificiale, scende in sottterraneo, con una galleria a doppio binario a foro cieco, che raggiunge una profondità media di circa 35 m; anche le strutture della stazione di Monte S. Angelo sono ubicate a detta profondità.

La tratta da Monte S. Angelo a Parco S. Paolo ha un tracciato di circa 1.2 km di lunghezza ed è completamente in sotterraneo, con una galleria a doppio binario a foro cieco, ad una profondità media di circa 35 m in corrispondenza della stazione di Monte S. Angelo.



Figura 7.20: Stazione di Monte Sant'Angelo



Figura 7.21: Stazione di Parco San Paolo

7. Bretella di collegamento da Soccavo a Mostra tra le ferrovie Cumana e Circumflegrea: Tratta P.co S. Paolo – Terracina

Attuatore: **Commissario ex L. 887/84.**

La tratta si sviluppa tra la progr. 2.579,40 (fine stazione Parco San Paolo) e la progr. 3.344,07 (fine stazione Terracina), interamente in sotterraneo, ivi compresa la stazione Terracina, pertanto le opere civili di maggiore significatività ed impegno sono certamente le gallerie naturali. Le altre opere civili previste sono sostanzialmente le camere di ventilazione ed i pozzi di uscita della stazione Terracina.

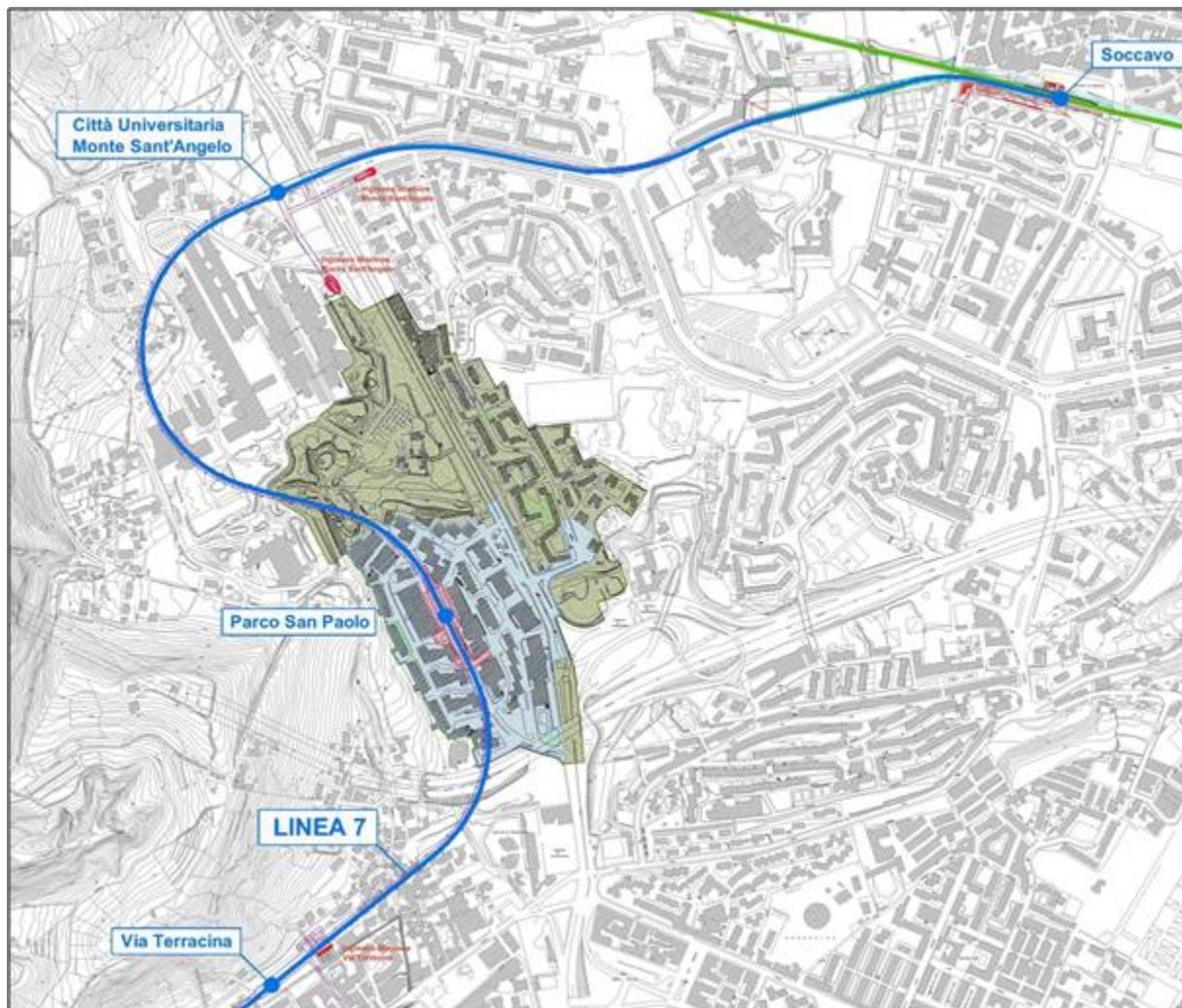


Figura 7.22: Tracciato della Bretella da Soccavo a Terracina

8. Ferrovia Circumvesuviana Raddoppio Tratta Torre Annunziata – Castellammare compresa la riqualificazione delle stazioni di Madonna dei Flagelli e Via Nocera

Attuatore: **Struttura di Coordinamento ex L. 80/84.**

L'intervento prevede:

- il completamento delle opere civili e opere tecnologiche necessarie al raddoppio della tratta ferroviaria da Torre Annunziata a Pioppaino (già realizzate le opere civili da Torre Annunziata a Moregine e le opere tecnologiche da Torre Annunziata a Villa dei Misteri);
- il raddoppio di circa 2,2 km di linea, da Pioppaino a Via Nocera, in affiancamento all'attuale sede;
- l'eliminazione di n. 2 passaggi a livello;

- la realizzazione di una nuova stazione nel territorio del Comune di Castellammare di Stabia;
- la realizzazione di una nuova fermata (Madonna dei Flagelli) nel territorio del comune di Torre Annunziata;
- il raddoppio, prevalentemente in galleria naturale, da via Nocera a Castellammare di Stabia.

La linea ferroviaria Napoli Sorrento è la linea di punta della Circumvesuviana per quanto riguarda i volumi di traffico, per l'importanza strategica (per la viabilità sempre critica in costiera), il turismo ed i probabili sviluppi, in integrazione con altre modalità di trasporto (funivie, funicolari), verso la costiera Amalfitana afflitta dagli stessi problemi viari e risulta strategica per i residenti in penisola che ne richiedono il potenziamento del servizio e l'aumento della velocità commerciale. Attualmente la linea è a doppio binario da Napoli a Pompei Scavi ed a semplice binario tra Pompei Scavi e Sorrento. Da qualche anno è stata immessa in esercizio la nuova stazione di Moregine (territorio di Pompei), allo stato utilizzata come fermata.



Figura 7.23: Ferrovia Circumvesuviana Raddoppio Tratta Torre Annunziata – Castellammare

9. Ammodernamento e Potenziamento Ferrovia Cumana. Interventi ex Legge 910/86 – Tratta Dazio - Gerolomini - Cantieri

Attuatore: **EAV s.r.l.**

Gli interventi ricadono interamente nel territorio del Comune di Pozzuoli e riguardano sostanzialmente le due sub-tratte Dazio – Gerolomini e Gerolomini – Cantieri.

La tratta ferroviaria interessata dagli interventi ha uno sviluppo di circa km 4,700, di cui oltre la metà in galleria.

In particolare gli interventi prevedono nella tratta Dazio – Gerolomini lo spostamento dell’originaria sede, in parte all’aperto, totalmente in galleria mediante l’utilizzo della nuova galleria Monte Olibano, che risulta essere a doppio binario tra Dazio ed il posto di movimento di Accadia, mentre da tale località di servizio, e fino a Gerolomini, si sviluppa con due gallerie a semplice binario, di cui una di nuova realizzazione (futuro binario dispari), l’altra (futuro binario pari) rappresentata dall’originaria galleria a semplice binario da adeguare in relazione alle sopravvenute normative in materia.

Nella sub-tratta Gerolomini – Cantieri è previsto lo spostamento della linea verso l’interno con un nuovo tracciato che si sviluppa quasi interamente in galleria (nuova galleria Pozzuoli a doppio binario), tra Gerolomini ed il Vallone Mandria (località in cui si prevede la nuova stazione di Pozzuoli) con conseguente dismissione dell’attuale linea all’aperto ubicata in prossimità della fascia costiera, ivi comprese le esistenti stazione di Pozzuoli e Cappuccini, e realizzazione delle nuove stazioni di Pozzuoli e di Cantieri. Degli interventi originariamente previsti dalla legge 910/86, allo stato risultano già eseguiti i seguenti interventi:

- Soppressione passaggio a livello Fabbri;
- Opere civili di completamento della galleria Monte Olibano;
- Tronchino di Accadia;
- Attrezzaggio sub-tratta Dazio – Accadia – Gerolomini (da completare)
- Nuova Galleria Pozzuoli.
- Risultano ancora da realizzare:
- Adeguamento normativo galleria Monte Olibano;
- Completamento attrezzaggio sub-tratta Dazio – Gerolomini;
- Stazione di Pozzuoli ed opere di linea in località Vallone Mandria;
- Stazione di Cantieri;
- Attrezzaggio ferroviario della sub-tratta Gerolomini – Cantieri.



Figura 7.24: nuove stazioni Vallone Mandria e Cantieri

10. Nuovo terminal bus di Grottaminarda

Attuatore: **AIR S.p.A.**

L'AIR S.p.A., su un'area di circa 15.318 mq, ubicata nel Comune di Grottaminarda, a 30 metri dall'uscita del casello autostradale sull'A16 "Napoli - Bari", ha progettato la realizzazione di un autoterminal di interscambio con palazzina controllo, area stallo autobus, marciapiede principale a denti per arrivi e partenze (12 stalli fissi), pensiline, servizi viaggiatori, marciapiede rettilineo per corse in transito (parcheggio a rotazione per 8 autobus), ingresso/uscita parcheggio interrato (mq 6.560; 212 posti auto), ingresso/uscita viaggiatori. La realizzazione della struttura consente di decongestionare il centro urbano di Grottaminarda, in quanto l'area interessata rappresenta un ottimo centro-stella per i paesi limitrofi (Flumeri, Bonito, Frigento, Paternopoli, Ariano Irpino, Fontanarosa, Mirabella, Villanova, Gesualdo, ecc.), che alimentano le autolinee che si attestano attualmente nel centro del paese, creando

grave disagio sia agli utenti dei servizi di trasporto, che al traffico locale, attesa l'inadeguatezza delle aree oggi adibite al parcheggio/interscambio.



Figura 7.25: Nuovo terminal bus AIR di Grottaminarda

11. Nuova autostazione di Avellino

Attuatore: **AIR S.p.A.**

Il progetto riguarda il complesso ubicato nel comune di Avellino - via Bacchanico - a pianta rettangolare con lato maggiore disposto in direzione Nord-Sud destinato allo stazionamento ed alla fruizione degli autobus del servizio di trasporto pubblico locale. L'intervento è stato aggiudicato nel novembre 2008; i lavori sono attualmente in corso; l'avanzamento dei lavori è al 70% circa.



Figura 7.26: Nuova autostazione di Avellino

7.5.3.2 I principali interventi da avviare

1. Regione Campania - Ferrovia ex Circumflegrea. Tratta Soccavo-Traiano-Pianura. Risanamento statico della vecchia Galleria Camaldoli - Adeguamento impiantistico ed opere complementari

Attuatore: **EAV s.r.l.**

Il progetto prevede la realizzazione delle opere necessarie al risanamento statico dell'intera vecchia Galleria Camaldoli, prevedendo, sostanzialmente, la costruzione di un nuovo rivestimento della stessa, realizzato con una fodera in calcestruzzo proiettato, armato con una fitta maglia di centine, bloccate al piede con dei micropali di sottofondazione inclinati.

Inoltre è previsto:

- l'adeguamento impiantistico della Vecchia Galleria "Camaldoli" (ed in generale dell'intera tratta Soccavo-Traiano-Pianura) alle normative intervenute in materia di sicurezza, essenzialmente con riferimento al rischio incendio;
- il completamento dell'attrezzaggio della tratta Soccavo-Traiano-Pianura e Piazzale della Stazione di Pianura;
- la realizzazione della nuova uscita della Stazione di Pianura;
- la sistemazione idraulica della superficie incidente sulla galleria artificiale

2. Ammodernamento della ferrovia Canello - Benevento. Adeguamento tecnologie. I fase

Attuatore: **EAV s.r.l.**

Interventi per l'ammodernamento delle tecnologie sulla linea ferroviaria Canello — Benevento:

- Impianti per sottostazioni elettriche;
- Rinnovo linea T.E. tra la stazione di S.Maria a Vico e la fermata di Rotondi;
- Completamento/realizzazione di impianti ACEI, trasmissione dati, telecomando e blocco conta assi

3. Potenziamento della Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto.

Attuatore: **RFI**

L'intervento è finalizzato alla realizzazione di un collegamento ferroviario diretto tra Napoli e Bari, a tutt'oggi non esistente; infatti da Napoli bisogna prima arrivare a Caserta e poi proseguire per la Puglia con un altro treno, per una durata complessiva del viaggio di ben 3 ore e 40 minuti, senza contare i tempi di attesa tra un treno e l'altro.

Grazie a questo potenziamento, invece, Roma sarà raggiungibile da Bari in circa 3 ore, con un risparmio di 1 ora e mezza, e Napoli da Bari in meno di 2 ore, con un risparmio di 1 ora e 40 minuti.

Secondo il progetto elaborato da RFI, la riqualificazione e potenziamento della Napoli-Bari ha tre funzioni principali:

- Internazionale: questa opera è parte integrante del nuovo Corridoio europeo n. 5 “Helsinki-La Valletta” della rete TEN-T core (Trans European Network); grazie al potenziamento del collegamento ferroviario NA-BA, i porti di Napoli e Bari, saranno in grado di svolgere al meglio un ruolo strategico nella piattaforma logistica naturale del Sud Europa per i traffici con il Far East e con gli altri Paesi del Mediterraneo;
- Nazionale: con questo intervento, si potrà realizzare un “tripolo” tra Roma, Napoli e Bari, che potrà diventare uno dei sistemi metropolitani più grandi d’Europa;
- Regionale: sulla linea potenziata e velocizzata passeranno anche i collegamenti ferroviari interni alla regioni, che dunque potrebbero essere aumentati, secondo le previsioni formulate da RFI, da 26 a 144 al giorno solo per la Campania, con benefici ovviamente anche sui tempi di percorrenza.

Per le tratte della linea riguardanti la Campania il progetto è stato suddiviso in quattro tronchi:

- 1° tronco - Napoli Afragola – Canello;
- 2° tronco - Raddoppio Canello – Frasso Telesino;
- 3° tronco – Frasso Telesino - Vitulano;
- 4° tronco- Apice - Orsara;

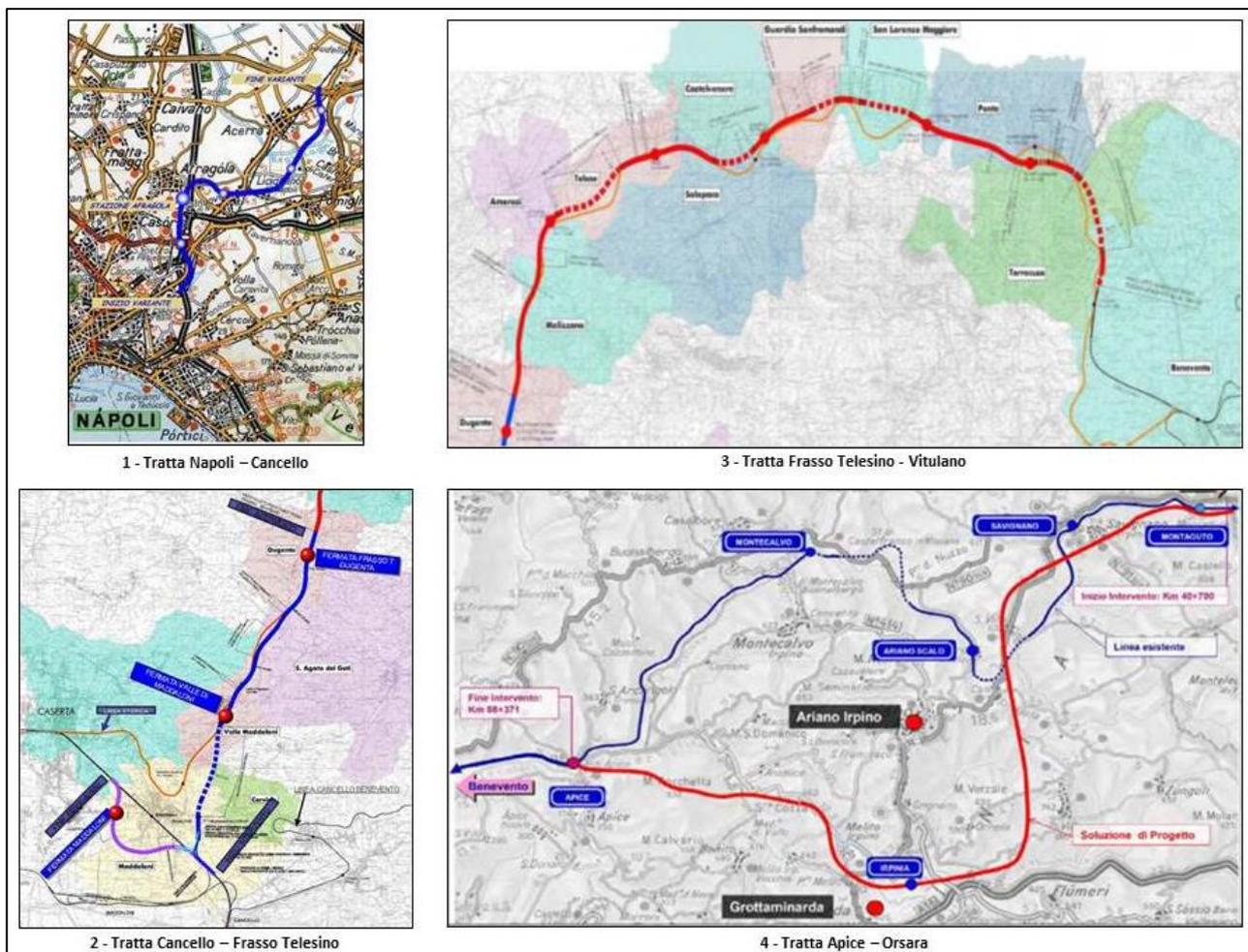


Figura 7.27: Interventi sulla linea ferroviaria Napoli-Bari – le tratte funzionali

7.5.3.3 Programma di potenziamento del parco rotabile ferroviario regionale

Si prevede il potenziamento del parco rotabile ferroviario regionale sia tramite acquisto di nuovi convogli, che mediante interventi sul materiale rotabile già in uso (revamping e restyling, climatizzazione, insonorizzazione, nuove tecnologie satellitari a bordo treno).

L'obiettivo è quello di garantire all'utenza un miglior servizio, ed in particolare:

- maggiore comfort (aria condizionata; minore rumorosità interna; layout più efficace; carrozze intercomunicanti);
- maggiore facilità di accesso (pianali ribassati);
- maggiore velocità commerciale;
- maggiore sicurezza (videosorveglianza)

- maggiori informazioni sul viaggio (segnalazioni e informazioni interattive video/audio);
- maggiore possibilità di comunicare (utilizzo cellulari a bordo; prese elettriche per computer);
- maggiore attenzione all'ambiente (sistemi di recupero energia, minore rumorosità esterna);
- migliore immagine (uniformità di tutto il materiale rotabile in circolazione sul sistema).

Il parco rotabile ferroviario regionale è attualmente in fase di potenziamento con l'acquisizione ed il revamping dei seguenti treni riepilogati nella Tabella 7.13 ed esplicitati nei punti seguenti, con l'indicazione delle commesse di riferimento e delle fonti di finanziamento:

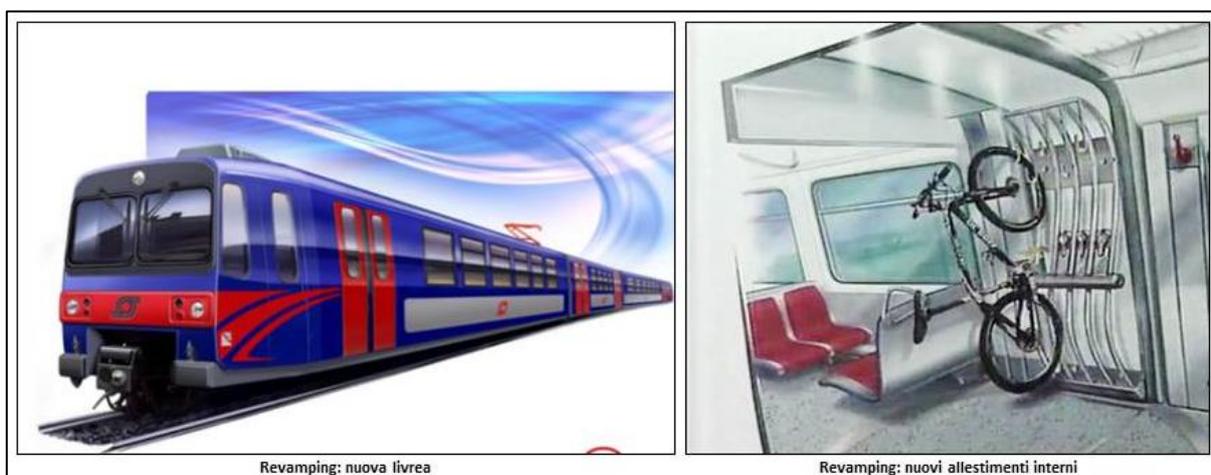
Tabella 7.13: Riepilogo operazioni revamping/ acquisizione nuovi treni per le linee EAV

Linea	Treni nuovi / revampizzati (*)
Ex Circumvesuviana	63
Ex Sepsa	26
ex MCNE	15
ex MCNE - metropolitana	15
TOTALI	119

(*) età iniziale convenzionale dei treni revampizzati pari a **10 anni**

Ex ferrovia Circumvesuviana:

- Acquisto 26 nuovi ETR Metro Star, di cui l'ultimo immesso in esercizio il 26/03/2015 (commessa Ansaldo Breda - Firema);
- Revamping n. 37 ETR T 21 già in uso:
 - n. 12 ETR tipo Fe 220;
 - n. 25 ETR già in uso tipo T21;



Revamping: nuova livrea

Revamping: nuovi allestimenti interni

Figura 7.28: Revamping n. 37 ETR T 21 già in uso alla ex Circumvesuviana (rendering)

ex ferrovia SEPSA:

- Revamping n. 13 treni già in uso
- Acquisto 12 UdT Firema Alfa 3
- Revamping n. 1 ET 400 T21;



Figura 7.29: nuovo materiale rotabile e materiale revampizzato linee ferroviarie ex SEPSA

ex ferrovia Metrocampania Nord Est:

- Materiale rotabile tratta Piscinola Aversa Centro (1° lotto): L'intervento prevede il revamping dei treni MA 100 ex Metropolitana Roma (12 Unità di Trazione "U.d.T.").
- Acquisto 9 Elettrotreni (UdT) Firema Alfa 2
- Acquisto materiale rotabile usato dalla Società FER della Regione Emilia Romagna (n. 1 treno Firema Ale 088), già in esercizio;
- Revamping n. 1 treno Ale Firema 126
- Revamping n. 3 ETR già in uso:
 - n. 2 ETR TIBB 125;
 - n. 1 ETR Firema 126.



Figura 7.30: Elettrotreni Firema Alfa 2

7.5.4 Gli interventi sul parco rotabile su gomma destinato al TPL campano

7.5.4.1 I principali interventi in corso

1. Acquisto/rifunzionalizzazione di materiale rotabile su gomma destinato al TPL campano per l'adeguamento a standard europei di efficienza, comfort, affidabilità e sicurezza e la diffusione di nuove tecnologie per la sicurezza e l'informazione all'utenza: ripristino di circa 170 autobus flotta EAV (in usufrutto oneroso), revamping circa 45 autobus flotta regionale (in usufrutto gratuito), acquisto di circa 100 autobus usati;
2. Acquisto di materiale rotabile su gomma destinato al TPL campano per l'adeguamento a standard europei di efficienza, comfort, affidabilità e sicurezza e la diffusione di nuove tecnologie per la sicurezza e l'informazione all'utenza: acquisto di 97 autobus nuovi e relative tecnologie ITS;

7.5.5 Gli Interventi su impianti a fune

7.5.5.1 I principali interventi in corso

1. Regione Campania - Funivia del Faito - adeguamento sismico e funzionale e abbattimento barriere architettoniche

Attuatore. **EAV s.r.l.**

Il progetto prevede le opere necessarie ad adeguare alla normativa antisismica le due stazioni di monte e di valle. Oltre ai predetti lavori, è stata sostituita la fune portante sinistra (la destra è stata sostituita nel 2011) che ha consentito la riapertura dell'impianto il 4 maggio 2016.

2. Funicolare di Montevergine – Lavori di revisione delle vetture e vie di corsa

Attuatore. **AIR Autoservizi Irpini**

Il progetto predisposto dall'A.I.R. ha interessato l'adeguamento dell'impianto alla normativa vigente, con la realizzazione dei seguenti interventi:

- Revisione, restyling e ammodernamento delle due carrozze;
- Lavori di ripristino della via di corsa e realizzazione di vie di fuga con struttura in legno per il deflusso dei passeggeri lungo la linea in caso di sosta improvvisa, oltre a lavori elettromeccanici.



Figura 7.31: Funicolare di Montevergine

7.6 Applicazioni ITS e altre azioni per la Mobilità Sostenibile

7.6.1 I principali interventi in corso

1. Ulisse II - Sviluppo e completamento del progetto "Unified Logistic Infrastructure For Safety And Security della Regione Campania"

Attuatore. **Regione Campania**

Il progetto prevede, schematicamente:

- rilevazione dei flussi di traffico da parte di telecamere intelligenti ubicate lungo la rete stradale;
- costruzione del grafo stradale di adeguato dettaglio;
- predisposizione di un modello per la stima dei flussi di traffico su tutti gli archi della rete, in ragione dei dati rilevati in tempo reale, e delle informazioni fornite dagli enti;
- aggiornamento della mappa del rischio ed integrazione della stessa con informazioni di maggior dettaglio relativamente alle aree sensibili;
- correlazione delle informazioni statiche presenti nella mappa del rischio con l'aggiornamento dinamico della condizione della rete stradale;

- trasmissione ai gestori e concessionari delle reti stradali delle informazioni necessarie ad assumere provvedimenti di competenza su eventuali restrizioni alla circolazione;
- trasmissione ai vettori di merce pericolosa delle indicazioni circa i percorsi più “sicuri”;
- progettazione e avvio del prototipo del servizio “lucchetto elettronico”.

7.6.2 I principali interventi da avviare

1. SS 268 "del Vesuvio" e viabilità interconnessa: applicazione di sistemi tecnologici per la messa in sicurezza ed il monitoraggio

Attuatore. **ACAM**

La **SS268 “del Vesuvio”** è un’arteria particolarmente importante perché al centro del Piano di allontanamento della popolazione dalla Zona Rossa per l’emergenza Vesuvio. La strada ha una lunghezza in esercizio di 27,2 km ed attraversa la zona est della città metropolitana di Napoli sviluppandosi nei territori di Cercola, Pollena Trocchia, Sant’Anastasia, Somma Vesuviana, Nola, Ottaviano, San Giuseppe Vesuviano, Terzigno, Boscoreale, e Poggiomarino, nonché, in Provincia di Salerno, nei Comuni di Scafati ed Angri.



Figura 7.32: Inquadramento generale della strada statale SS268

Il progetto “SS268 del Vesuvio e delle strade interconnesse” prevede la realizzazione di un complesso sistema (apparati, dispositivi, procedure) di tipo “Intelligent Transport System” che fornisca una serie di servizi utili alla realizzazione di una rete di rilievo dei dati di traffico, di monitoraggio delle condizioni di

circolazione e di informazione all'utenza, in un'area del territorio regionale particolarmente critica dal punto di vista della gestione dell'emergenza del Vesuvio.

Il progetto prevede l'installazione di 92 postazioni di misura (in totale quasi 300) che avranno il compito di acquisire dati per l'analisi, il monitoraggio e la categorizzazione del flusso veicolare. Le postazioni di misura saranno realizzate mediante sensori non intrusivi, quali ad esempio telecamere, sistemi con tecnologia radar o laser, in grado di conteggiare in modo automatico i passaggi veicolari. La postazione, inoltre, sarà dotata di strumentazione di misura in grado di classificare in modo automatico i passaggi veicolari e determinare flussi classificati e condizioni di deflusso (ad esempio, velocità dei veicoli e distanziamento spaziale e/o temporale tra due successivi veicoli). Delle 92 installazioni previste, 20 saranno pannelli a messaggio variabile, utili ad informare l'utenza in transito nelle aree coperte dal progetto.

Il sistema così progettato, scalato territorialmente fino a comprendere porzioni di territorio non servite direttamente dall'arteria, è un esempio di monitoraggio del flusso veicolare, i cui dati potranno essere utilizzati, nell'ordinarietà, per studiare le dinamiche veicolari e la mobilità sul territorio.

Il sistema si completa con l'allestimento della Centrale Operativa, prevista presso la sede di ACAM, dotata di tutta l'infrastruttura tecnologica, hardware e software, per la gestione degli apparati e l'acquisizione, memorizzazione ed elaborazione dei dati raccolti sul territorio. Tra i requisiti principali del sistema c'è anche la completa interoperabilità con altri progetti avviati in sede regionale che prevedono la diffusione capillare sul territorio di apparati e dispositivi per il controllo dei mezzi e dei flussi veicolari.

A completamento degli obiettivi del sistema c'è anche il supporto dell'attività delle FF.OO. che potranno disporre, in tempo reale, di tutti i dati e le informazioni elaborate per assumere le scelte adattive che risultassero necessarie in caso di emergenza legata al piano di emergenza del Vesuvio.

7.7 Gli interventi sul sistema della logistica, della portualità e degli aeroporti regionali

Dall'analisi svolta sono state messe in evidenza le principali criticità dei porti, degli interporti e degli aeroporti. Le azioni già messe in atto o programmate dalla Regione sono finalizzate ad approfondire la conoscenza del sistema logistico campano, a migliorare l'accessibilità dei porti e degli interporti e al potenziamento del sistema aeroportuale.

Di seguito sono indicati i principali interventi in corso e/o da avviare.

7.7.1 I Principali Interventi in corso

1. Sistema integrato portuale di Salerno

Attuatore: **Autorità portuale di Salerno**

Il Grande Progetto Porto di Salerno prevede le seguenti opere:

- consolidamento del molo Trapezio ponente (L= 380 m.) e della testata del molo Trapezio (L=100), per permettere il dragaggio a maggiore profondità e per rendere le banchine, in conformità alla normativa vigente, adeguate alle sollecitazioni, analogamente a quanto già realizzato per la darsena centrale e la testata del molo Manfredi;
- ampliamento dell'imboccatura portuale, al fine di consentire l'ingresso nel relativo bacino a navi da crociera e navi commerciali di maggiori dimensioni mediante salpamento della parte terminale del molo di sottoflutto (per metri 100) e prolungamento del molo di sopraflutto (per metri 200) al fine di consentire una maggiore protezione del bacino dall'aumento del moto ondoso;
- escavo dei fondali del Porto, con abbassamento degli attuali fondali, in ragione della zonizzazione del Porto, da una quota di -8 a una quota di -17.

Le opere che formano il Grande Progetto Porto di Salerno sono finalizzate a implementare l'attività portuale, consentendo l'ingresso in porto alle moderne navi da crociera ed alle navi commerciali di grandi dimensioni e contribuire a realizzare una struttura tecnologicamente avanzata che consenta di minimizzare le emissioni inquinanti e di ridurre gli impatti ambientali ed i consumi energetici, nonché di ottimizzare la sicurezza dello scalo.

7.7.2 I Principali Interventi già avviati in Project financing

1. Porto turistico Marina di Arechi in Salerno

concessione di affidamento della progettazione, realizzazione, gestione della infrastruttura sottoscritta in data 15/7/2008 – durata: 6 anni di costruzione, 74 anni di gestione – valore dell'opera € 121.493.076,57 - capienza 1000 posti barca – ultimate ed utilizzate le opere di prima fase, relative alla struttura portuale (opere a mare, impianti a servizio). In fase di approvazione della progettazione esecutiva le opere di seconda fase (opere a terra, edificio cd. Calatrava)

2. Porto turistico di Pastena (SA)

concessione di affidamento della progettazione, realizzazione, gestione della infrastruttura sottoscritta in data 15/7/2008 – durata: 5 anni di costruzione, 75 anni di gestione – valore dell’opera € 105.035.612,65 – capienza 400 posti barca – è in fase di redazione il progetto esecutivo dell’intervento

3. Porto turistico in località Pinetamare – Castel Volturno (CE)

concessione di affidamento della progettazione, realizzazione, gestione della infrastruttura sottoscritta in data 28/04/2008 – durata: 3 anni di costruzione, 57 anni di gestione, – valore dell’opera € 143.748.150,00 – capienza 1200 posti barca .L’avvio dei lavori è stato differito per consentire il completamento della bonifica delle aree portuali da eventuali residuati bellici e per l’esecuzione delle indagini inerenti la caratterizzazione dei sedimenti degli arenili e fondali marini, in conformità al piano redatto ai sensi del DM 07.11.2008 e approvato dal Ministero dell’Ambiente. I lavori sono stati avviati nel maggio 2014.

7.7.3 I Principali Interventi da avviare

1. Sistema integrato portuale di Napoli

Attuatore: **Autorità portuale di Napoli**

Il Grande Progetto Porto di Napoli nell’ambito della strategia di valorizzazione del Sistema Logistico Campano mira ad adeguare le infrastrutture portuali agli standards richiesti dal mercato, rendendo lo scalo più profondo e ampliando gli spazi per la gestione dei containers, proponendo altresì interventi che, decongestionando il traffico ferroviario, garantiscano una migliore qualità e affidabilità dei servizi.

Nel Grande Progetto sono comprese le seguenti opere, per un totale di circa 150 M€:

- Realizzazione del completamento della rete fognaria portuale;
- Riassetto dei collegamenti stradali e ferroviari interni;
- Bonifica superficiale da ordigni bellici inesplosi sui fondali interessati dall’escavo;
- Rilevamento di relitti e reperti di archeologia navale presenti sui fondali;
- Allestimento di spazi in area portuale da adibire a cantiere di restauro;
- Messa in sicurezza dell’area portuale alla darsena della Marinella;
- Piano di efficientamento energetico con utilizzo energie alternative;
- Prolungamento Diga Duca D’Aosta.

2. Interventi per lo sviluppo dell’aeroporto di Salerno – Pontecagnano previsti nel Master Plan Aeroportuale (FASE 1)



Attuatore: Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA

Il progetto proposto prevede l'allungamento ed il potenziamento delle infrastrutture di volo (pista e piazzali) per permettere l'atterraggio dei più comuni aeromobili commerciali, grazie ad un allungamento, fino a 2000 m nonché all'implementazione di un sistema di atterraggio strumentale di precisione, il contestuale sviluppo delle altre strutture a supporto dello scalo ovvero il terminal ed i parcheggi a servizio dei passeggeri, nonché la realizzazione di un polo manutentivo e cargo in una specifica area del sedime.

DGR n. 544/2015. Piano di azione per l'assolvimento delle condizionalità ex ante riferite all'asse 7 Trasporti del POR 2014-2020. Approvazione dell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità regionale e dei connessi Piani Attuativi di settore.

ALLEGATO 2

Tabella 1 Azioni di sistema (Studi e Progetti)

AZIONI DI SISTEMA (STUDI E PROGETTI)

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili			TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	Programmazione 2014-2020	
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	FAS (APQ)	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)		FSC 2014-2020 (Patto sud)	Risorse da reperire
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	Studi di Fattibilità e progetti già conclusi sulla tratta intermodale dei trasporti campano	11.522.264	11.522.264	978.956	6.930.380	3.612.928	0	0	0
		<i>n. 43 del 29 Giugno 2016</i>							
RFI	Stazione di interscambio di "Vesuvio Est" tra la linea a monte del Vesuvio AV/AC e la Circumvesuviana (prog. Prel.)	500.000	0	0	0		500.000	500.000	0
RFI	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi - Pontecagnano - Aeroporto (prog. fattibilità)	2.400.000	0	0	0		2.400.000	2.400.000	0
RFI	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente della linea Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e della tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno della rete RFI (prog. fattibilità)	5.500.000	0	0	0		5.500.000	5.500.000	0
RFI	Ripristino della linea Benevento-Pietrelcina e relativa elettrificazione ai fini del collegamento con il polo religioso di Pietrelcina (prog. fattibilità)	600.000	0	0	0		600.000	600.000	0
RFI	Collegamento tra il porto di Napoli e il nodo di Traccia (prog. Prel.)	915.000	0	0	0		915.000	915.000	0
ACaM	Realizzazione di un collegamento in sede propria del polo universitario di Fisciano con la tratta Salerno-Avellino della rete FS (prog. fattibilità)	1.000.000	0	0	0		1.000.000	1.000.000	0
ACaM	Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli - 1° lotto (prog. fattibilità)	5.000.000	0	0	0		5.000.000	5.000.000	0
ACaM	Interventi di mobilità sostenibile nelle costiere amalfitana e sorrentina - I fase (prog. fattibilità)	1.500.000	0	0	0		1.500.000	1.500.000	0
ACAM	Programma d'intervento per il servizio di tipo metropolitano nell'Agro Nocerino - Sarnese (prog. fattibilità)	2.000.000	0		0		2.000.000	2.000.000	0
ANAS	Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A3 "SA-RC" e la variante alla SS 18 (Agropoli) (prog. fattibilità)	1.600.000	0	0	0		1.600.000	1.600.000	0
	TOTALE	32.537.264	11.522.264	978.956	6.930.380	3.612.928	21.015.000	21.015.000	0

Tabella 2 Viabilità regionale

VIABILITA' REGIONALE																
Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
VAI	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA REGIONALE	296.831.154	296.831.154	n. 43 del 27.343.372	29 Giugno 2016 44.274.410	225.213.372	0 PARTE I	Atti della Regione	0	0	0	0	0	0	0	
Provincia di Avellino	Trevico - Vallesaccarda	4.066.216	4.066.216		0	4.066.216		0								
Provincia di Avellino	Cairano - Ofantina	1.085.764	1.085.764		0	1.085.764		0								
Provincia di Avellino	Andretta - Calitri	3.010.029	3.010.029		0	3.010.029		0						0		
Provincia di Avellino	Strada Manna-Camporeale - Faeto 1.o lotto f.le "Manna - svincolo Ariano	26.746.127	26.746.127		0	26.746.127		0						0		
Provincia di Avellino	"Viabilità della Valle del Calore" (riammagliamenti)	875.524	875.524		0	875.524		0						0		
Provincia di Benevento	S.S.V. Fondo Valle Isclero - Lavori di completamento funzionale dell'arteria in direzione Valle Caudina - S.S. n. 7 Appia - 4° lotto (ex 6° lotto)	61.787.928	61.787.928	0	10.015.806	0	51.772.122	0						0		ALTRO: Fondi Legge Obiettivo ex delibera CIPE n. 110/2002
Provincia di Benevento	SP Strada Beneventana di collegamento tra la ex SS 212 - Pesco Sannita	1.979.480	1.979.480		0	1.979.480		0						0		
Provincia di Benevento	SP 135 Cinque Vie - Supportico - Presta - Casello FS - ex Sannitica	1.000.000	1.000.000		0	1.000.000		0						0		
Provincia di Benevento	SP 121 Castelpagano - Riccia (1.o Lotto)	721.814	721.814		0	721.814		0						0		
Provincia di Benevento	SP 125 Ginestra degli Schiavoni - Bolle Malvize (risanamento movimento franoso) (1.o Lotto)	1.404.126	1.404.126		0	1.404.126		0						0		
Provincia di Salerno	SP 13 Trentinara - bivio Stio - innesto SS 166 Capaccio - Monteforte Cilento - Magliano Vetere - Stio. Lavori di sistemazione e messa in sicurezza del piano viabile	1.892.080	1.892.080		0	1.892.080		0						0		

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
Provincia di Salerno	SP 66 Inn. Strada regionale ex SS 562 direttrice Mingardina Ricusati BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA n. 43 del 29 Giugno 2016	356.597	356.597		0	356.597		0							0	
Provincia di Salerno	SP 93 Rofrano Ponte Trave. Lavori di sistemazione e di messa in sicurezza del piano viabile	359.401	359.401		0	359.401		0							0	
Provincia di Salerno	SP 46/B SP 15/A Mercato Cilento bivio Serramezzana S.Mauro Cilento. Lavori di allargamento messa in sicurezza del piano viabile	361.765	361.765		0	361.765		0							0	
Provincia di Salerno	SP 37 bivio Buccino Inn. SS 407 Ponte S.Cono Inn. Ex SS 19 ter. Lavori di sistemazione del piano viabile, regimentazione delle acque e di messa in sicurezza di alcune curve pericolose	187.431	187.431		0	187.431		0							0	
Provincia di Salerno	SP 261 dalla SP 5 alla SP 185 + km 2 + 334 Ortelonga Angri. Lavori di sistemazione e di messa in sicurezza del piano viabile	182.878	182.878		0	182.878		0							0	
Provincia di Salerno	Lavori di miglioramento del collegamento Vallo della Lucania (18 var) - Atena Lucana (A 3) 1.o Lotto	3.340.665	3.340.665		0	3.340.665		0							0	
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Sistemazione stradale lungomare Sandro Pertini (ex Via Napoli)	10.000.000	10.000.000		0	10.000.000		0							0	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
Società Autostrade Meridionali S.p.A.	Miglioramento della viabilità ordinaria nel Comune di Portici, di accesso al nuovo svincolo di A3 no	10.000.000	10.000.000		0	5.000.000	5.000.000	0							0	ALTRO: Risorse SAM.
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Parcheggio multipiano e viabilità connessa all'interno delle aree ex Cava Regia	9.000.000	9.000.000		0	9.000.000		0							0	
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Piano Archeologico di Pozzuoli 1.o lotto 2.o stralcio	4.000.000	4.000.000		0	4.000.000		0							0	
Provincia di Benevento	SP Strada di penetrazione e collegamento S. Giorgio la Molara - SS 90 bis (1° lotto)	3.921.077	3.921.077		0	3.521.077	400.000	0							0	ALTRO: Fondi Prov. BN
Provincia di Benevento	ex SS 87 Sannitica intervento sul Ponte fiume Volturno	359.238	359.238		0	359.238		0							0	
Provincia di Caserta	Realizzazione di un collegamento lungo il fiume Volturno tra la SP Galatina e la SS 264 2.o lotto rampe di innesto sulla Galatina	1.167.629	1.167.629		0	1.167.629		0							0	
Provincia di Salerno	Collegamento dell'aeroporto di Pontecagnano con il nuovo svincolo di Pagliarone dell'A3 SA-RC sottopasso della SS 18 Tirrena inferiore	1.592.034	1.592.034		0	1.592.034		0							0	
Provincia di Salerno	SS 447 Variante di Pisciotta - collegamento	9.504.696	9.504.696		0	9.504.696		0							0	
Provincia di Salerno	Completamento SS Aversana fino ad Agropoli e potenziamento delle bretelle di collegamento della strada Aversana con la SS 18 - tratto Aversana - S.Cecilia (Eboli)	16.059.526	16.059.526		0	16.059.526		0							0	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
Provincia di Salerno	SP 1108 Casalvelino Celso Lavori di sistemazione e messa in sicurezza del piano	754.251	754.251		0	754.251		0							0	
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA				n. 43 del 29 Giugno 2016				PARTE I	Atti della Regione						
Com. Straord. Emergenza Rifiuti	Collegamento viario con l'impianto di CdR di S.Maria CV (CE) 1.o stralcio	996.080	996.080		0	996.080		0							0	
Comm. Straord. Emergenza Rifiuti	Collegamento viario con l'impianto di CdR di S.Maria CV (CE) 2.o stralcio	4.960.761	4.960.761		0	4.960.761		0							0	
Comm. Straord. Emergenza Rifiuti	Collegamento viario con l'impianto di CdR di Battipaglia (SA)	8.431.114	8.431.114		0	8.431.114		0							0	
Comm. Gov. Emergenza Idrogeologica Reg. Campania	Strada a scorrimento veloce coll. Valle Lauro con autostrada CE - SA (A30 e sistemazione e adeguamento della viabilità secondaria di raccordo con i centri abitati, con le aree industriali e artigianali, sistemazione idrogeologica dell'area attraversata dall'asse principale - 1 lotto	21.658.445	21.658.445		0	21.658.445		0							0	
Comm. Gov. Emergenza Idrogeologica Reg. Campania	Strada a scorrimento veloce per il collegamento di Valle di Lauro con l'autostrada Caserta - Salerno A30 e sistemazione e adeguamento della viabilità secondaria di raccordo con i centri abitati e con le aree industriali e artigianali, nonché sistemazione idrogeologica dell'area attraversata dall'asse principale 2.o lotto	26.435.254	26.435.254		0	26.435.254		0							0	
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Programma di adeguamento del trasporto intermodale nelle zone interessate dal fenomeno bradisismico (art. 11, c.18, L.887/84). Piano viario - Intervento 3 "Via Sartania ed opere connesse di recupero ambientale e sistemazione idrogeologica". 1° - 2° - 3° stralcio. Opere di	63.918.758	63.918.758	0	0	58.084.516	5.834.242	0							0	ALTRO: fondi POP

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
Comune di Montecorvino Pugliano	Opere di adeguamento e pubblica illuminazione della via Comone dello statuto	661.682	518.786	0	518.786	0		142.896					142.896	0		
Comun. Faicci	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA n. 43 del 29 Giugno 2016 lotta	1.795.909	1.795.909			1.795.909		PARTE I Atti della Regione						0		
Comune di Maddaloni	Strada di collegamento fra l'interporto di Marcianise, lo svincolo autostradale sull'A30 e la ex SS 265	9.349.138	9.349.138		0	4.472.928	4.876.210	0	0					0	Altro: cofinanziamento PAC nazionali	
Comune di Pontecagnano	Realizzazione viabilità ordinaria di raccordo al nuovo svincolo in località "Pagliarone" della A 3 SA - RC	1.584.625	1.584.625		769.445	815.180		0						0		
Comune di Villa Literno	Lavori di adeguamento e riqualificazione del cavalcavia alla linea ferroviaria Napoli - Roma ampliamento e riqualificazione di Via delle Dune e via S. Sossio	4.670.937	4.670.937		0	4.670.937		0						0		
Comune di Villa Literno	Lavori di ristrutturazione e riqualificazione strade comunali C.so Umberto I e via S. Maria a Cubitro	1.900.850	1.900.850		0	1.900.850		0						0		
Comune di Villa Literno	Lavori di arredo e riqualificazione di strade comunali	1.952.642	1.952.642		0	1.952.642		0						0		
Comune di S.Maria CV	Asse viario di collegamento tra i due comprensori C1 Nord e C1 NordOvest 1.0 lotto funzionale realizzazione asse viario di collegamento del casello autostradale di S.Maria CV con la SS Appia direzione Caserta	2.786.829	2.786.829		0	2.786.829		0						0		
Comune di Vitulano	Sistemazione viabilità di connessione aree urbane sud orientali ed accesso al centro storico del Comune di Vitulano BN e fondo Valle Vitulanese	4.432.885	4.432.885		0	4.432.885		0						0		
Comune Mercogliano	Miglioramento delle condizioni di sicurezza e viabilità e dell'accesso alla conurbazione della città di	1.480.695	1.480.695		0	1.480.695		0						0		

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
	Avellino															
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA			n. 43 del 29 Giugno 2016				PARTE I Atti della Regione								
Comunità Montana Alto Tammaro	S.Croce del Sannio - Castelpagano - Colle S. 1.o e 2.o Lotto tratto intermedio (1.o stralcio funzionale)	11.737.647	11.737.647		9.219.466	2.518.181		0							0	
Consorzio Centro Agro Alimentare di Napoli	Infrastrutture a servizio dell'area del Consorzio Agroalimentare di Napoli in comune di Volla - 2° lotto	5.488.838	5.488.838		0	5.488.838		0							0	
Comune di Villamaina	Completamento strada fondovalle Fredane	2.302.005	970.440		970.440			1.331.565					1.331.565		0	
Comune di Reino	Lavoro di ripristino e messa in sicurezza dell'asse viario comunale di collegamento tra la strada statale SS 212 e la strada provinciale SP Beneventana	3.987.338	3.987.338		3.987.338			0							0	
Comune di Santa Paolina	Lavori di ristrutturazione, adeguamento e messa in sicurezza della strada comunale di collegamento della SP 55 alla SP 247 denominata "Santa Paolina-Viturano"	1.125.540	1.004.268		1.004.268			121.272					121.272		0	
Comune di Vico Equense	Recupero strade carrabili e pedonali di tutto il territorio comunale - 3° lotto - 1° Stralcio funzionale: Sistemazione e messa in sicurezza di alcuni tratti della Via R. Bosco compresi tra le località di Seiano e Moiano.	2.013.731	1.676.498		1.676.498			337.233					337.233		0	
Comune di Ispani	Interventi di protezione civile per messa in sicurezza della principale viabilità comunale- Strade Costalunga, San Carlo e Vretella località piscioli, San Cristofaro- Casabianca, San Cristofaro- Bivio Santa Mariana e bretella Camposanto.	914.191	822.637		822.637			91.554					91.554		0	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
Comune di Torrecuso	Riqualificazione dell'asse stradale di collegamento del centro abitato con la superstrada Benevento - Avellino <small>BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA</small>	3.365.828	3.365.828		3.365.828			0							0	
Comune di Baselice	Ripristino strada comunale Serra Mangialatte Porcara	2.071.981	1.856.245		1.856.245			0							215.737	
Comune di Pollena Trocchia	Completamento dei lavori di recupero e valorizzazione dell'antica via Ottaviano	880.539	792.485		792.485			88.054					88.054		0	
Comune di Campagna	Lavori di Realizzazione Ponte di Collegamento San Bartolomeo e Sant'Agostino	489.439	458.782		458.782			30.657					30.657		0	
Comune di Villa di Briano	Lavori di realizzazione svincolo sulla SS . 7 bis diramazione verso il centro urbano e le zone produttive	1.673.297	1.296.617		1.296.617			376.680					376.680		0	
Comune di Taurano	Progetto di realizzazione della bretella di raccordo stradale alla "Taurano - Monteforte Irpino"	1.076.937	969.243		969.243			107.694					107.694		0	
Comunità Montana Monte Maggiore	Lavori di completamento e miglioramento del sistema viario di collegamento tra il versante nord e il versante sud del territorio della C.M.	3.868.923	3.099.271		3.099.271			769.652					769.652		0	
Unione dei Comuni Antico Clanis	Messa in sicurezza della strada Vallo di Lauro-Capoluogo di Provincia ai fini della protezione civile.	1.148.217	418.675		418.675			729.541					729.541		0	
Comune di Casola (NA)	Lavori di manutenzione - risistemazione - adeguamento e parziale allargamento della strada comunale denominata Via Cretara	5.109.778	1.458.924		1.458.924			3.650.854					3.650.854		0	
Comune di Caselle in Pittari (SA)	Lavori di sistemazione della bretella di collegamento del centro abitato allo svincolo SS 517 variante Bussentina.	2.013.795	533.462		533.462			1.480.333					1.480.333		0	
Comune di Caserta	Variante di Piazza della Seta	4.131.655	4.131.655		0	4.131.655		0							0	
Provincia di Napoli	Apertura svincoli SP 1 (Circumvallazione esterna Napoli) e SP 500	600.000	600.000		0	600.000		0							0	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
Regione Campania	Collegamento viario a servizio della nuova base Nato di Giugliano	10.000.000	0	0	0	0		10.000.000		10.000.000				0		
Comune di Salvitelle	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA completamento della S.P. 427 - Tratto innesto SR 94/b (Salvitelle-Braida) - Innesto SR 407/b	2.367.792	0	n. 43 del 29 Giugno 2016				PARTE I Atti della Regione						2.367.792		
Commissariato ad acta L.289/02 MEF	Strada a Scorrimento Veloce Lioni-Grottaminarda per il collegamento dell'autostrada A3 SA-RC (svincolo Contursi) con l'autostrada A16 (svincolo Grottaminarda) - 1° Lotto funzionale	290.000.000	70.000.000	0	0	0	70.000.000	220.000.000		220.000.000				0		
Commissariato ad acta L.289/02 MEF	Strada a Scorrimento Veloce Lioni-Grottaminarda per il collegamento dell'autostrada A3 SA-RC (svincolo Contursi) con l'autostrada A16 (svincolo Grottaminarda) - 2° Lotto funzionale "Lioni - S. Angelo L."	65.000.000	0	0	0	0		65.000.000				65.000.000		0		
Commissariato ad acta L.289/02 MEF	Strada a Scorrimento Veloce Lioni-Grottaminarda per il collegamento dell'autostrada A3 SA-RC (svincolo Contursi) con l'autostrada A16 (svincolo Grottaminarda) - 3° Lotto funzionale "S. Angelo L. - Frigento"	70.000.000	0	0	0	0		0						70.000.000		
Commissariato ad acta L.289/02 MEF	Strada a Scorrimento Veloce Lioni-Grottaminarda per il collegamento dell'autostrada A3 SA-RC (svincolo Contursi) con l'autostrada A16 (svincolo Grottaminarda) - bretella "Valle Ufita"	20.000.000	0	0	0	0		0						20.000.000		
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Collegamento tra Tangenziale di Napoli (via Campana), rete viaria costiera e porto di Pozzuoli	153.800.000	80.000.000	0	0	0	80.000.000	73.800.000		73.800.000				0	ALTRO: delibera CIPE n. 104/2009.	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note		
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020				
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza <small>BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA</small> di via Campana e Completamento piano viario - Sottopasso Campi Flegrei)	64.680.803	0														0	
Provincia di Avellino	Interventi di messa in sicurezza della viabilità a servizio della Prov. AV	7.000.000	0	0	0	0	0	7.000.000						7.000.000			0	
Provincia di Salerno	Ripristino della SP 430 "Cilentana" tra gli svincoli di Agropoli Sud e Prignano Cilento	8.000.000	0	0	0	0	0	8.000.000			8.000.000						0	
Provincia di Salerno	Interventi di messa in sicurezza della viabilità a servizio della Prov. SA	8.000.000	0	0	0	0	0	8.000.000						8.000.000			0	
Provincia di Caserta	Messa in sicurezza della direttrice stradale Caserta - Monti del Matese	8.000.000	0	0	0	0	0	8.000.000						8.000.000			0	
Consorzio Velia per la bonifica del bacino dell'Alento	Intervento di viabilità zona Diga "Alento" completamento strada 3° lotto	4.000.000	0		0	0		4.000.000						4.000.000			0	
Provincia di Salerno	Variante di Vallo della Lucania tra la SS 18 e la ex SS 488	2.000.000	0		0	0		2.000.000	2.000.000								0	
Provincia di Salerno	Intervento di miglioramento della sicurezza stradale mediante rettifiche plano-altimetriche e razionalizzazione dello schema trasportistico del raccordo autostradale Salerno - Avellino in corrispondenza dell'uscita Lancusi (ikea)	3.000.000	0		0	0		3.000.000	3.000.000								0	
Comune Angri	Ristrutturazione e consolidamento del ponte lungo via Fontana di Angri	1.000.000	0		0	0		1.000.000	1.000.000								0	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note	
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020			
Regio Campania Settore Fondo Nazionale Trasporti	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA Strada a scorrimento veloce per il collegamento del vallo di Lauro con l'autostrada Caserta - Salerno A 30 e secondaria di raccordo con i centri abitati e con le aree industriali e artigianali, nonchè sistemazione idrogeologica dell'area attraversata dall'asse principale 3° Lotto	38.000.000	0					38.000.000					38.000.000			0	
Provincia di Benevento	S.S.V. Fondo Valle Isclero - Lavori di completamento funzionale dell'arteria in direzione Valle Caudina - S.S. n. 7 Appia - 4° lotto (ex 6° lotto). Stralcio di completamento	9.300.000	0					9.300.000					9.300.000			0	
Provincia di Benevento	Strada a s.v. "Fondovalle Vitulanese" - lavori di completamento dell'arteria in direzione "Valle Caudina - SS. 7Appia" 3° lotto (ex 4° lotto) e bretella di collegamento alla SS. 7Appia - 1° stralcio funzionale	45.558.000	0					45.558.000					45.558.000			0	
Provincia di Benevento	Strada a s.v. "Fondovalle Vitulanese" - lavori di completamento dell'arteria in direzione "Valle Caudina - SS. 7Appia" 3° lotto (ex 4° lotto) e bretella di collegamento alla SS. 7Appia - 2° stralcio funzionale	25.415.000	0					0								25.415.000	
Comunità montana Alto Tammaro	SSV. Fondo Valle Tammaro - S.Croce del Sannio - Castelpagano - Colle S. (1° lotto - 2° stralcio)	24.166.000	0					24.166.000					24.166.000			0	
Comunità montana Alto Tammaro	SSV. Fondo Valle Tammaro - S.Croce del Sannio - Castelpagano - Colle S. (1° lotto - 3° stralcio)	17.466.000	0					0								17.466.000	
Comunità montana Alto Tammaro	SSV. Fondo Valle Tammaro - S.Croce del Sannio - Castelpagano - Colle S. (2° lotto)	23.000.000	0					0								23.000.000	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
Consorzio ASI AV	Asse Valle Caudina – Pianodardine. III Lotto Roccabascerana - Altavilla Irpina	79.082.471	0	0	0	0		79.082.471				79.082.471			0	
Consorzio AV	Altavilla Irpina- Pianodardine	92.600.000	0	0	0	0									92.600.000	
5 PROVINCE	Interventi di messa in sicurezza della rete viaria provinciale e comunale - I fase	235.000.000	0					235.000.000				235.000.000			0	
5 PROVINCE	Interventi di messa in sicurezza della rete viaria provinciale e comunale - II fase	200.000.000	0					0							200.000.000	
Commiss Straord. L. 887/84	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica – Viabilità costiera Pozzuoli - I stralcio	6.000.000	0					6.000.000				6.000.000			0	
Commiss Straord. L. 887/84	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica – Viabilità costiera Pozzuoli - II stralcio	37.000.000	0					37.000.000				37.000.000			0	
Commiss Straord. L. 887/84	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica – Viabilità costiera Pozzuoli - III stralcio	107.000.000	0					0							107.000.000	
Commiss Straord. L. 887/84	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica per la popolazione dei comuni di Bacoli e Monte di Procida - I stralcio	25.800.000	0					25.800.000				25.800.000			0	
Commiss Straord. L. 887/84	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza vulcanica per la popolazione dei comuni di Bacoli e Monte di Procida - II stralcio	136.000.000	0					0							136.000.000	

VIABILITA' REGIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020		
Commiss. Straor. 887/	Piano Intermodale dell'Area Flegrea. Interventi connessi al piano di allontanamento in caso di emergenza della REGIONE CAMPANIA; Interscambio di Via Campana - Centro storico di Pozzuoli	50.000.000	0												50.000.000	
Prov. CE / Comune Vairano Patenora	Variante alla SS 6 "Casilina" di circumpollazione Vairano Scalo	6.000.000	0					6.000.000				6.000.000			0	
Prov. NA	ex SS 87 var - Completamento carreggiata Nord da Frattamaggiore ad Orta di Atella	30.000.000	0					30.000.000				30.000.000			0	
Prov. SA	ex SS 447 "Pisciottana" - completamento	19.000.000	0					19.000.000				19.000.000			0	
Prov. SA	FondoValle Calore - completamento	15.000.000	0					15.000.000				15.000.000			0	
Regione	Programma per il completamento, il riassetto e la messa in sicurezza delle reti stradali di supporto alle attività turistiche dei litorali campani (area domitiana, flegrea, salernitana, cilentana)	80.000.000	0					80.000.000				80.000.000			0	
5 Consorzi ASI	Programma per il completamento, il riassetto e la messa in sicurezza delle reti stradali a servizio dei 5 Consorzi ASI regionali	50.000.000	0					50.000.000				50.000.000			0	
Regione	Programma per il completamento, il riassetto e la rifunzionizzazione delle infrastrutture per la mobilità interferite dal corridoio ferroviario AV/AC Napoli - Bari	50.000.000	0					50.000.000				50.000.000			0	
	TOTALE	2.988.644.571	878.975.060	27.343.372	103.276.432	530.472.681	217.882.574	1.364.729.767	6.000.000	303.800.000	8.000.000	891.906.471	81.373.296	73.650.000	744.939.744	

VIABILITA' NAZIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate		Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				POR 2007-13	FAS (APQ)	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	Altri fondi regionali	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
ANAS	Interventi di prima fase per la messa in sicurezza della SS "BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA n. 43 del 29 Giugno 2016"	10.000.000	10.000.000			10.000.000			0					0		
	variante tra il bivio di Pietralcina (Km 5 + 600) e lo svincolo per S. Marco dei Cavoti (Km 46 + 900) della ex SS 369. Lotti: 1° - 2° - 3°	88.102.499	88.102.499	0	0			88.102.499						0	PARTE I Atti della Regione	
ANAS	Interventi di manutenzione straordinaria sulla rete	186.210.000	66.510.000	0	0			66.510.000	119.700.000				119.700.000	0	CdP ANAS	
ANAS	SS 212 "della Val Fortore" Lavori di completamento dallo svincolo di S. Marco dei Cavoti a S. Bartolomeo in Galdo - I stralcio	71.500.000	71.500.000	0	0			71.500.000	0					0	Decreto Legge 133/2014;	
ANAS	SS 212 "della Val Fortore" Lavori di completamento dallo svincolo di S. Marco dei Cavoti a S. Bartolomeo in Galdo - II stralcio	104.000.000	104.000.000	0	0			104.000.000	0					0	Altro: Stato	
ANAS	SS 212 /ex SS 369 "Fortorina" - Variante di Valico Casone	300.000.000	0	0	0				0					300.000.000	Altro: Stato	
ANAS	Raddoppio da due a quattro corsie della variante alla S.S. 268 "del Vesuvio" - lotto funzionale dal km 0+000 al km 7+750	121.000.000	0	0	0				121.000.000				121.000.000	0	Altro: fondi ANAS	
ANAS	Raddoppio da due a quattro corsie della variante alla S.S. 268 "del Vesuvio" - lotto funzionale dal km 7+750 al km 19+554	117.500.000	117.500.000	0	0			117.500.000	0					0	Altro: fondi ANAS	

VIABILITA' NAZIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate		Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				POR 2007-13	FAS (APQ)	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	Altri fondi regionali	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
ANAS	Adeguamento a 4 corsie della SS 372 'Telesina' - I lotto (Salvatore Telesino) al km 69+900 (svincolo di Benevento)	327.500.000	237.500.000	0	0			237.500.000	90.000.000	90.000.000					0	Altro: 110 Legge Obiettivo ex delibera CIPE n. 100/06; 200 fondi statali ex D.L. n. 69/13; 90 PNS ex delibera CIPE 62/11;
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA															
ANAS	Adeguamento a 4 corsie della SS 372 'Telesina' - II lotto dal km 0+000 (svincolo A1 Caianello) al km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino)	330.759.994	0	0	0				0						330.759.994	
ANAS	Strada a scorrimento veloce Caserta - Benevento. I lotto - Collegamento dell'area delle "Forche Caudine" con il corridoio Tirrenico (A30)	150.000.000	0	0	0				150.000.000					150.000.000	0	Altro: Stato
ANAS	Completamento del collegamento dell'autostrada SA-CE con la SA-NA (via Pompei) - S.S. n. 268 "del Vesuvio". Lavori di raddoppio da due a quattro corsie della statale dal km 19+554 al km 29+289 in corrispondenza dello svincolo di Angri	80.000.000	0	0	0				80.000.000		80.000.000				0	
ANAS	Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A3 "SA-RC" e la variante alla SS 18 (Agropoli)	200.000.000	0	0	0			0	0						200.000.000	

VIABILITA' NAZIONALE

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate		Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				POR 2007-13	FAS (APQ)	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	Altri fondi regionali	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
ANAS	"S.S. 19 "delle Calabrie" – Lavori di rinristino della BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA 46+100 a seguito del cedimento del versante su cui poggia il corpo stradale nel medesimo tratto	8.151.000	0	0	0			0	8.151.000					8.151.000	0	Altro: fondi ANAS
ANAS	Lavori di adeguamento tipo A tratto Garigliano - Castelvolturno. I stralcio dallo svincolo di Sessa Aurunca a Mondragone Sud	290.000.000	0						0						290.000.000	
Società Autostrade	Nuovo Svincolo su A1 (Mignano Monte Lungo) del nuovo collegamento Campania - Molise	15.000.000	0						15.000.000		15.000.000				0	
ANAS	Adeguamento funzionale dello svincolo di Eboli al km 30+000 e sistemazione viabilità locale esistente	16.640.209	0						0						16.640.209	
ANAS	Svincolo di Sala Consilina Sud al km 95+224 (località Trinità)	26.568.604	0						0						26.568.604	
ANAS	Nuovo svincolo di Padula - Buonabitacolo al km 103+207 Collegamento della SSS17 "Bussentina" con l'A3	31.300.000	0						0						31.300.000	
ANAS	Variante alla SS90 - Ariano Irpino	121.500.000	0						0						121.500.000	
ANAS	Variante alla SS145 "Sorrentina"	132.600.000	0						0						132.600.000	
	TOTALE	5.757.411.038	2.650.864.776	85.274.526	10.032.477	10.000.000	3.405.273	2.542.152.499	1.022.657.444	93.011.111	402.000.000	8.500.000	6.295.333	512.851.000	2.083.888.818	

Tabella 4 SMR – TPL: METRO / TRAM

SMR – TPL: METRO / TRAM																		
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	Il progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili						Risorse programmate			Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	n. 43 del 29 Giugno 2016 POR 2007-13	FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	Al PARTE I gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
VARI	Interventi conclusi sul SMR- TPL (tramvie e metropolitane)	66.305.883	66.305.883	4.313.880	5.594.401	13.954.530	0	0	42.443.073	0	0	0	0	0	0	0	0	
Comune di Napoli	GP Linea 1 della Metropolitana di Napoli - acquisto nuovi treni	98.290.000	0			0				98.290.000					98.290.000		0	
Comune di Napoli	Linea 1 della Metropolitana di Napoli - acquisto nuovi treni	95.000.000	0			0				0							95.000.000	
Comune di Napoli	Capodichino/Di Vittorio (e) - Capodichino/Aeroporto (e) (opere civili)	42.480.000	0							42.480.000			42.480.000				0	
Comune di Napoli	Linea 1 della Metropolitana di Napoli - Tratta Dante (Stazione Esclusa) / Municipio / Garibaldi / Centro Direzionale (stazione esclusa)	1.757.000.000	1.537.998.086	0	573.368.086	0			964.630.000	200.000.000						200.000.000	19.001.914	ALTRO: 180.759.914,68 L.211/92; 180.759.914,68 L.135/97 - L.208/98; 3.644.500,00 Commissione Cultura; 143.819.924,04 Mis. 6.1 POR 2000/06; 40.000.000,00 a carico dei privati; 254.208.285,96 altre fonti
Comune NA	Linea 1 Metropolitana di Napoli: Tratta Centro Direzionale - Capodichino/Aeroporto (con opere complementari per ottemperanza Prescrizioni delibera CIPE 88/2013)	643.100.000	593.100.000	0	0	0	0	300.000.000	293.100.000	50.000.000			50.000.000				0	

SMR – TPL: METRO / TRAM

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili						Risorse programmate			Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	Piano di Azione e Coesione	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA Comune di Napoli	Metropolitana di Napoli linea 6 - 1° e 2° lotto Mostra - Mergellina - Municipio	809.000.000	488.126.204	187.448.051	98.173.492	0	15.995.081		186.509.581	320.873.796	126.492.705	14.004.919	24.000.000			156.376.172	0	ALTRO: - € 56.266.602,59 residuo L.211/92; - € 14.993.844,95 residuo D.L. n.159/07; - € 8.000.000,00 mutui Comune bilancio 2008; - € 30.713.683,34 impegno mutui Comune ex DGC n. 2229/08 (quota parte) - € 94.659.581 Fondo Infrastrutture del. CIPE 91/07; - 156,376 M€ (quota parte dei 300 M€ del DEF 2015 decurtati dai fondi nel patto sud/POC)
Comune di Napoli	Metropolitana di Napoli linea 6 - Completamento (2° lotto tratta Mostra - Arsenale)	403.000.000	0	0	0	0		0	143.623.828							143.623.828	259.376.172	ALTRO: quota residua del DEF 2015, non destinata alla tratta Mostra-Municipio
Regione/Comune di Napoli	Sistema di trasporto a basso impatto ambientale a servizio dell'area di Bagnoli	40.000.000	0							0							40.000.000	
TOTALE		3.954.175.883	2.685.530.173	191.761.930	677.135.978	13.954.530	15.995.081	300.000.000	1.486.682.654	855.267.624	126.492.705	14.004.919	92.480.000	24.000.000	98.290.000	500.000.000	413.378.086	

Tabella 5 SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI																					
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA		Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	n. 43 del 29 Giugno 2016 Risorse disponibili								Attività della Regione programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
Soggetto Attuatore	Titolo del progetto			Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi			
ex MCNE																					
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Progetto per la sistemazione dei suoli tra il Km. 38+680 e 38+827 a difesa della sede ferroviaria, posta a mezza costa, nel comune di Apollosa (BN) sulla linea ferroviaria Napoli - Canello - Benevento. 1° Lotto	742.416	742.416	0	0	742.416	0			0									0		
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Progetto per la sistemazione dei suoli tra il Km. 38+827 e 39+000 a difesa della sede ferroviaria, posta a mezza costa, nel comune di Montesarchio (BN) sulla linea ferroviaria Napoli - Canello - Benevento. 2° Lotto	765.660	765.660	0	0	765.660	0			0									0		
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Progetto per la sistemazione dei suoli a difesa della sede ferroviaria, in corrispondenza della zona in frana rilevata tra il Km. 43+270 e 43+390, nel comune di Apollosa (BN) sulla linea ferroviaria Napoli - Canello - Benevento	310.078	310.078	0	0	310.078	0			0									0		

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Progetto per la difesa della sede ferroviaria, posta a mezza costa, nel comune di Montesarchio (BN) sulla linea ferroviaria Napoli - Canello - Benevento	688.931	688.931	0	0	688.931	0												0	
Metrocampania Nordest	Progetto per la sistemazione definitiva del rilevato ferroviario dal Km. 35+667 al Km. 35+721 in prossimità del torrente Serretelle in località Tufara Valle nel comune di Apollosa (BN) sulla linea ferroviaria Napoli - Canello - Benevento	524.716	524.716		0	524.716													0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Tronco ferroviario Napoli – S. Maria C.V., sospesa allo esercizio. Progetto per il risanamento idrogeologico e consolidamento del pendio in frana in prossimità del civico n° 16 di via Pietro Raimondi - Napoli	929.876	929.876		0	929.876													0	
Regione Campania	ex MCNE - Opere civili inerenti la costruzione di una strada in fregio alla sede ferroviaria, propedeutico alla successiva soppressione del PL presenziato posto al km 41+753 in località Monte Pino del Comune di Benevento	446.330	0	0	0	0	0				446.330	446.330							0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Lavori per l'eliminazione dei PP.LL. ai km 22+051 e 22+190 nel Comune di Paolisi mediante la costruzione di una strada parallela al binario con la realizzazione di un sottopasso pedonale	372.928	0	0	0	0	0				372.928	372.928							0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Sistema della Metropolitana Regionale - Ferrovia Metrocampania Nord Est - Impianto SCMT	15.386.172	12.773.654		0	12.773.654					2.612.518		2.612.518						0	

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note	
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi			
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA (Nordest)	Sistema della Metropolitana ferroviaria Nord Est - Materiale rotabile tratta Piscinola Aversa Centro (1° lotto)	21.819.601	21.819.601	n. 43 del 29 Giugno 2016 0	0	17.687.946				4	PARTE I Atti della Regione								0		
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Tratta Piscinola - Aversa Centro	522.182.395	460.763.418	155.868.126	0	58.080.930	120.187.267			375.000	126.252.094	61.418.977					61.418.977			0	ALTRO: (375.000) Cap. 2180 - Area Nord Napoli; (29.991.150,45) fondo infrastrutture Del. CIPE 75/2009; (88.760.955,72) Legge Obiettivo; (7.499.987,86) residui L. 219/81
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Tratta Piscinola - Capodichino/Di Vittorio	381.556.087	130.483.047	28.135.298	0	0	39.310.210	53.097.166	0	9.940.373	251.073.040	0	0	125.843.411	120.176.7950	5.052.834	0	0	0	0	ALTRO: Rinv. POP (3.801.451,67), DPEF (4.027.440,83), residui L. 219/81 (1.039.084,55); Fondo infrastrutture Del. CIPE 75/2009 (3.051.303,58)
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Deposito-officina per Piscinola-Di Vittorio	39.800.000	0									39.800.000						39.800.000		0	
Regione Campania	Ammodernamento della ferrovia Canello - Benevento. Adeguamento tecnologie. I fase	18.654.760	0									18.654.760			18.654.760					0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	N. 3 treni per Piscinola-Aversa C.	10.000.000	0									10.000.000					10.000.000			0	
Regione Campania	Acquisto Elettrotreni ferrovia ex Metrocampania Nordest	52.058.059	41.509.781	0	0	0	16.442.862	25.066.919				10.548.278		10.548.278						0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Revamping materiale rotabile	1.250.000	1.250.000	0	0	0	0	1.250.000				0								0	
EAV	Revamping n. 2 ETR TIBB 125 sull'ex ferrovia mcne	5.652.151	0			0						5.652.151						5.652.151		0	

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	n. 1 ETR Firema Ferrovia mcne	1.587.398	0														1.587.398	0		
				n. 43 del 29 Giugno 2016							PARTE I Atti della Regione									
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Acquisto materiale rotabile usato dalla Società FER della Regione Emilia Romagna	3.100.000	3.100.000	0	0	0	0			3.100.000									0	
EAV (ex Metrocampania Nordest)	Revamping n. 8 ETR ET 400 già in uso sulle linee ex SEPSA, attingendo alla fornitura di n. 2 U.D.T. Firema 122 attualmente di proprietà della Società FER Emilia Romagna (€ 1.500.000,00); Acquisione fornitura di n. 2 automotrici diesel usate per le tratte non elettrificate (ex MCNE)	2.400.000	2.400.000	0	0	0	0	2.400.000											0	
Regione Campania	Acquisto n. 3 nuovi treni diesel per la linea Piedimonte - Napoli	15.000.000	0		0	0					15.000.000					15.000.000			0	
	Sub - TOT	1.095.227.555,76	678.061.176	184.003.424	0	92.504.206	175.940.339	81.814.084	7.606.655	136.192.467	417.166.379	819.258	2.612.518	136.391.688	138.831.555	81.471.812	57.039.548	0	0	
ex CIRCUMVESUVIANA																				
EAV (ex Circumvesuviana)	Completamenti ex 910/86	50.231.324	45.610.684				45.610.684				4.620.640			4.620.640					0	
EAV (ex Circumvesuviana)	Consolidamento costone roccioso Stazione di Castellammare Centrale	1.146.048	1.025.550	0	1.025.550	0	0				120.498					120.498			0	
EAV (ex Circumvesuviana)	REVISIONE MATERIALE ROTABILE. Sperimentazione nuove soluzioni tecnologiche su materiale rotabile. Acquisto di traverse d'estremità per ETR delle tipologie Fe220 e T21. Acquisto di un tornio in fossa. Intervento di upgrade del tornio in fossa. Impianto di rilievo laser in linea. Banco di prova per riduttori sotto carico. Locomotore Diesel per manovre in linea	4.000.000	4.000.000	0	0	0	4.000.000	0	0	0	0								0	

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	Interventi di accessibilità e barriere architettoniche alla stazione di San Giovanni a Teduccio	1.000.000	0																0	
EAV (ex Circumvesuviana)	Riqualificazione architettonica stazioni di Madonnelle e Bartolo Longo	4.508.885	3.194.525	0	0	3.194.525	0					1.314.360							0	
EAV	ex Circumvesuviana - INTERVENTI SOSTITUZIONE ARMAMENTO FERROVIARIO. Manutenzione straordinaria all'armamento ferroviario. Fornitura n. 170 Rotaie tipo 50E5 R260. Fornitura n. 2250 Traverse tipo Vax95150. Fornitura 3500 mc Pietrisco siliceo. Rinnovo binario tratta S. Valentino - Sarno	1.700.000	1.700.000	0	0	0	0	0	1.700.000	0									0	Scheda 1 AdP 2002 (quota ex AdP 2002 riprogrammata su Fondo Comune)
EAV	ex Circumvesuviana - INTERVENTI SEGNALAMENTO. Rinnovo impianti ACEI ormai obsoleti e dei segnali di protezione Westinghouse con segnali a specchi dicroici	1.700.000	1.700.000	0	0	0	0	0	1.700.000	0									0	Scheda 2 AdP 2002 (quota ex AdP 2002 riprogrammata su Fondo Comune)
EAV	ex Circumvesuviana - MANUTENZIONE STRAORDINARIA OPERE D'ARTE. Accessibilità alla stazione di S. Giovanni a Teduccio	900.000	900.000	0	0	0	0	0	900.000	0									0	Scheda 3 AdP 2002 (quota ex AdP 2002 riprogrammata su Fondo Comune)
EAV	ex Circumvesuviana - ELIMINAZIONE PASSAGGI A LIVELLO. Remotizzazione comandi PP.LL. delle stazioni [S. Anastasia (PL via Cimitero), Sarno (PL Via Roma)] e di linea (fermata di Via Nocera e grotte S. Biagio) integrati con sistemi di videocontrollo e parla/ascolta.	370.000	370.000	0	0	0	0	0	370.000	0									0	Scheda 4 AdP 2002 (quota ex AdP 2002 riprogrammata su Fondo Comune)
EAV	ex Circumvesuviana - ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE	370.000	370.000	0	0	0	0	0	370.000	0									0	Scheda 5 AdP 2002 (quota ex AdP 2002 riprogrammata su Fondo Comune)

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
EAV	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA opera di impianti n. 43 del 29 Giugno 2016 nto su sse ornitura impianti di telecomunicazioni a fibre ottiche. Sostituzione Posto Centrale DCO/DCTE di Napoli e Posti Periferici Westinghouse. Controllo accessi per stazioni e fermate	30.988.648	18.375.563		0	0	14.754.308			3.621.256	12.613.085		12.613.085					0	Scheda 8 AdP 2002; Altro: Mutuo (139.463,88); L.211/92 ante AdP (3.481.791,95)	
EAV (ex Circumvesuviana)	REALIZZAZIONE DI UNA BRETELLA DI COLLEGAMENTO A DOPPIO BINARIO TRA LE LINEE DI S.GIORGIO VOLLA E NAPOLI NOLA BAIANO	5.755.674	5.755.674		0	0	5.261.172			494.502	0							0	Altro: Mutuo (23.095,05); L.211/92 ante AdP (471.406,66)	
EAV	ex Ferrovia Circumvesuviana. REALIZZAZIONE STAZIONE TERMINALE LINEA NAPOLI NOLA BAIANO (COMPRESIVA COLLEGAMENTO PEDONALE) E RINNOVO INTERO ARMAMENTO STAZIONE NAPOLI TERMINALE	910.132	910.132		0	0	910.132	0	0	0	0							0	Scheda 13 AdP 2002 (intervento defanziato)	
EAV	RADDOPPIO NAPOLI - POGGIOREALE LAVORI DI COMPLETAMENTO OPERE CIVILI NUOVA SEDE LINEA	11.673.959	7.620.174		0	0	7.620.174				4.053.784		4.053.784					0	Scheda 16 AdP 2002	
EAV (ex Circumvesuviana)	Raddoppio della tratta Torre Annunziata - Pompei fino alla progr. Km 5+342 – Opere di completamento degli impianti vari e opere di restyling stazioni di Boscotrecase e Boscoreale -completamento	3.045.400	0		0	0	0				3.045.400		3.045.400					0		
Struttura di Coordinamento ex L. 80/84	Ferrovia Circumvesuviana Raddoppio Tratta Torre Annunziata – Castellammare compresa la riqualificazione delle stazioni di Madonna dei Flagelli, Via Nocera e Castellammare Centro ed opere di completamento (parcheggi di via Nocera e Castellammare)	311.994.734	137.944.734		0	0	88.379.734	49.565.000			174.050.000		15.000.000		159.050.000			0	Scheda 14 rev AdP 2002	
EAV	Rimborso oneri definizione concessione	5.000.000	0		0	0	0			0	5.000.000		5.000.000					0		

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA n. 7 ETR già in uso ex ferrovia circumvesuviana	12.346.425	886.495																0	
				n. 43 del 29 Giugno 2016	886.495															
										PARTE I Atti della Regione										
EAV	Revamping n. 6 ETR già in uso tipo T21 sull'ex ferrovia circumvesuviana	10.582.650	471.016		471.016	0														0
EAV	Revamping n. 6 ETR già in uso tipo T21 sull'ex ferrovia circumvesuviana	10.582.650	471.016		471.016	0														0
EAV	Revamping n. 6 ETR già in uso tipo T21 sull'ex ferrovia circumvesuviana	10.582.650	686.708		686.708	0														0
	Sub - TOT	831.773.035	363.709.205	34.976.972	5.963.103	91.574.258	183.984.358	0	13.819.767	33.390.746	468.063.830	0	72.736.982	68.125.350	100.000.000	191.430.498	0	35.771.000	0	
ex SEPSA																				
EAV (ex SEPSA)	Raddoppio tratta Pisani Quarto Viadotto binario pari	40.154.974	40.154.974	0	0	0	40.154.974	0	0	0	0									0
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	STAZIONE MONTESANTO	72.434.387	63.953.344	18.165.360	0	0	45.787.984	0	0		8.481.043		8.481.043							0
EAV (ex SEPSA)	Ferrovia Circumflegrea. Tratta Soccavo-Traiano-Pianura. Risanamento statico della vecchia Galleria Camaldoli - Adeguamento impiantistico ed opere complementari	26.400.063	14.520.063	0	0	0	0			14.520.063	11.880.000									0
																				ALTRO: delibera CIPE n. 73/2009.

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note	
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi			
<p>BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA</p> <p>Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84</p>	<p>Collegamento da Mostra tra le ferrovie Cumana e Circumflegrea: Tratta Soccavo - Monte S. Angelo (1.o Lotto - 1.o e 2.o stralcio funzionale) e Tratta Monte S. Angelo - Parco San Paolo (1.o Lotto - 1.o e 2.o stralcio funzionale e 2.o lotto funzionale, compresa la realizzazione della Stazione di Parco S. Paolo</p>	263.264.988	91.197.377			79.452.500	11.744.877					172.067.611		83.072.246	88.995.365					0	
<p>Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84</p>	<p>Bretella di collegamento da Soccavo a Mostra tra le ferrovie Cumana e Circumflegrea: Tratta P.co S. Paolo - Terracina</p>	121.171.966	32.677.966			0	0					88.494.000			88.494.000					0	ALTRO: Fondo Infrastrutture, delibera CIPE n. 55/2009, oggetto di riduzione di spesa con Del. CIPE 6/2012, riprogrammati nel Patto sud
<p>Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84</p>	<p>Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea-Soccavo-Mostra: tratta Terracina - Mostra</p>	269.530.000	0			0	0					0								269.530.000	
<p>EAV (ex SEPSA)</p>	<p>Ammodernamento e potenziamento Ferrovia Cumana. Interventi ex Legge 910/86 – Tratta Dazio-Gerolomini-Cantieri comprese stazioni di Vallone Mandria e Cantieri</p>	84.991.499	0									84.991.499		84.991.499						0	Fondi del Piano Sud assegnati con l'Atto Aggiuntivo all'APQ Sistemi di mobilità del 30.12.2014
<p>Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84</p>	<p>SEPSA - Completamento della nuova Stazione di Baia (1.o Lotto)</p>	26.242.399	18.810.000			18.810.000						7.432.399		7.432.399						0	

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	SEPSA - Completamento della nuova Stazione di Baia	25.000.000	0	n. 43 del 29 Giugno 2016							PARTE I Atti della Regione								0	
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	SEPSA - Ammodernamento n. 3 stazioni sulla linea Cumana	20.000.000	0	0	0						20.000.000			20.000.000					0	
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	SEPSA - Ammodernamento stazioni sulla linea Cumana - completamento	15.000.000	0	0	0						0								15.000.000	
EAV	Rete EAV - Rinnovo armamento ferroviario	8.500.000	0	0	0	0	0			0	8.500.000			8.500.000					0	
EAV (ex SEPSA)	ex Cilea	7.624.772	7.624.772				7.624.772				0								0	
EAV (ex SEPSA)	Interventi finalizzati all'aumento della capacità di trasporto della ferrovia Circumflegrea	50.000.000	0								0								50.000.000	
EAV (ex SEPSA)	Ferrovia Cumana - Impianto di sicurezza. Fornitura in opera di un Apparato Centrale a Calcolatore Multi Stazione (ACCM)	20.673.936	7.120.310						7.120.310		13.553.626			13.553.626					0	
EAV (ex SEPSA)	Revamping materiale rotabile	15.764.125	15.764.125	9.848.927	0	0	0	2.300.000	3.615.198		0								0	n. 13 treni ET 400
Regione Campania	SEPSA - Acquisto 12 UdT (treni FIREMA)	80.398.729	62.977.031		0	38.388.983		13.893.481		10.694.567	17.421.698			17.421.698					0	n. 12 UdT Firema ET 400
EAV	Revamping n. 1 ET 400 T21 sull'ex ferrovia sepsa	1.763.775	0			0					1.763.775						1.763.775		0	
Sub - TOT		1.148.915.613	354.799.962	28.014.287	0	136.651.483	105.312.608	16.193.481	10.735.508	57.892.596	459.585.651	0	175.496.144	181.951.732	88.494.000	0	13.643.775	0	334.530.000	

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note		
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi				
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA n. 43 del 29 Giugno 2016				TITTE PARTE I Atti della Regione																		
EAV	Smart Stations - realizzazione interventi infrastrutturali e tecnologici (I fase)	25.000.000	0								25.000.000							25.000.000				0
Regione Campania	Rete ferroviaria regionale. Programma di Manutenzione straordinaria delle gallerie e dei ponti/viadotti sulle ferrovie regionali (I fase)	45.000.000	0								0											45.000.000
Regione Campania	Rete ferroviaria regionale. Sistemazioni idrogeologica e messa in sicurezza versanti in frana	45.000.000	0								0											45.000.000
Regione Campania	Rete ferroviaria regionale. Rinnovo armamento linee ferroviarie	49.000.000	0								0											49.000.000
Regione Campania	Rete ferroviaria regionale. Eliminazione passaggi a livello (anche SOA)	45.000.000	0								0											45.000.000
Regione Campania	Rete ferroviaria regionale. Installazione di barriere antirumore varie tratte	35.000.000	0								0											35.000.000
Regione Campania	Rete ferroviaria regionale. Applicazione di tecnologie avanzate di controllo della marcia treno, rinnovo degli impianti di telecomunicazioni, ecc. (I fase)	48.000.000	0								0											48.000.000
Regione Campania	Rete ferroviaria regionale. Programma d'intervento per il potenziamento e l'incremento degli standard di sicurezza ed ambientali (I fase)	40.000.000	0								0											40.000.000
Regione Campania	Programma Smart Stations (II fase)	50.000.000	0								0											50.000.000
EAV	Materiale rotabile	28.190.000	0								28.190.000							28.190.000				0
Regione Campania	Acquisto n. 10 nuovi treni per ex ferrovia Circumvesuviana	49.000.000	0		0	0					0											49.000.000
Regione Campania	Acquisto n. 8 nuovi treni per ex ferrovia SEPSA	40.000.000	0		0	0					0											40.000.000

SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili							Risorse programmate				Programmazione 2014-2020				Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Accordo di Programma Quadro del 17.12.02	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	POR 2007-2013	FSC 2007-13	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC Programma complementare	POR 2014-2020	Altri fondi		
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	Sub - TOT	499.190.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28.190.000	25.000.000	0	446.000.000		
	TOTALE	3.575.106.203	1.396.570.343	246.994.683	5.963.103	320.729.947	465.237.305	98.007.565	32.161.931	227.475.810	1.398.005.860	819.258	250.845.643	386.468.770	327.325.555	301.092.310	95.683.323	35.771.000	780.530.000	

Tabella 6 SMR – TPL: ALTRI IMPIANTI

SMR – TPL: ALTRI IMPIANTI										
Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili			TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	Programmazione 2014-2020		Risorse da reperire
				POR 2007-13	FAS (APQ)	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - (1))		FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA n. 43 del 29 Giugno 2016 PARTE I Atti della Regione										
AIR Autoservizi Irpini	Funicolare di Montevergine – Lavori di Revisione straordinaria -lavori elettromeccanici e realizzazione delle vie di corsa	678.100,00	678.100,00	-	101.715,00	576.385,00	-			-
AIR Autoservizi Irpini	Funicolare di Montevergine – Lavori di Revisione straordinaria -Lavori di revisione delle vetture	621.900,00	621.900,00	-	-	621.900,00	-			-
Comune di Vietri sul Mare	Realizzazione vettore meccanico di collegamento tra l'area stazione e piazza Matteotti	1.702.546,54	593.414,36	593.414,36			1.109.132,18		1.109.132,18	-
EAV	Funivia del Faito - adeguamento sismico e funzionale e abbattimento barriere architettoniche	2.000.000,00	2.000.000,00	-	-	2.000.000,00	-			-
Comune di Morcone	Morcone Progetto innovativo mobilità sperimentale nel centro storico	2.269.372,41	2.269.372,41	-	2.269.372,41		-			-
ACaM	Interventi di mobilità sostenibile nelle costiere amalfitana e sorrentina - I fase	98.500.000,00	-	-	-		98.500.000,00	98.500.000,00		-
	TOTALE	105.771.918,95	6.162.786,77	593.414,36	2.371.087,41	3.198.285,00	99.609.132,18	98.500.000,00	1.109.132,18	-

Tabella 7 SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI

SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate			Programmazione 2014-2020					Risorse da reperire	Note	
				FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	POR 2014-2020	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	Altri fondi	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi	PON 2014-2020			
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA																		
RFI	nuova stazione di Giugliano e sistemazione aree esterne di piazzale	1.760.531,10	1.760.531,10	1.760.531,10		n. 43 del 29 Giugno 2016				PARTE I Atti della Regione								-	
RFI	Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Napoli - Cancello	813.000.000,00	813.000.000,00	-	305.000.000,00	201.000.000,00		307.000.000,00	-									-	Altro: 422.088.445,28 (CDP RFI), 10.504.462,74 (PON), 800.000 (Regione)
RFI	Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Cancello - Frasso Telesino	730.000.000,00	730.000.000,00	-	100.000.000,00	200.000.000,00		430.000.000,00	-									-	Altro: 295.695.537,26 (CDP RFI), 7.611.554,72 (PON), 300.000 (Regione)
RFI	Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Frasso Telesino - Vitulano (I lotto) (Frasso Telesino-Telese)	352.438.398,36	7.438.398,36	-		7.438.398,36			345.000.000,00						345.000.000,00			-	Altro: CDP RFI
RFI	Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Frasso Telesino - Vitulano (II lotto) (Telese-S.Lorenzo M.)	423.947.638,60	8.947.638,60	-		8.947.638,60			415.000.000,00		415.000.000,00							-	Altro: rimodulazioni
RFI	Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Frasso Telesino - Vitulano (III lotto) (Telese-S.Lorenzo M.)	218.613.963,04	4.613.963,04	-		4.613.963,04			214.000.000,00		214.000.000,00							-	Altro: rimodulazioni 0,00
RFI	Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Apice - Orsara (Lotto funzionale Irpinia)	923.000.000,00	768.000.000,00	-				768.000.000,00	155.000.000,00		155.000.000,00							-	Altro: CDP RFI
RFI	Linea AV AC Napoli - Bari: completamento e raddoppio Apice - Orsara (Lotto completamento)	1.763.000.000,00	-	-					-									1.763.000.000,00	
RFI	Nodo AV di Napoli Centrale (Comprende stazione Afragola)	503.794.656,63	503.794.656,63	-				503.794.656,63	-									-	Altro: privati
RFI	Nodo complesso in corrispondenza della stazione FS di Salerno Centrale	25.000.000,00	-	-					25.000.000,00			25.000.000,00						-	

SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate			Programmazione 2014-2020					Risorse da reperire	Note	
				FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	POR 2014-2020	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	Altri fondi	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi	PON 2014-2020			
RFI	Stazione di interscambio di "Vesuvio Est" tra la linea a monte del	36.825.000,00	1.825.000,00	-				1.825.000,00	35.000.000,00			35.000.000,00						-	
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA																		
RFI	Nuovo hub Pompei e sistemazione esterna	33.000.000,00	-	-				-	33.000.000,00			30.600.000,00				2.400.000,00		-	CdP RFI
RFI	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi - Pontecagnano - Aeroporto	97.600.000,00	-	-				-	97.600.000,00			97.600.000,00						-	
RFI	Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico ed infrastruttura (velocizzazione)	230.000.000,00	230.000.000,00					230.000.000,00	-									-	ALTRO: fondi CdP RFI; opera inserita nel CIS del 18.12.12
RFI	Velocizzazione Tirrenica sud - variante Agropoli	40.000.000,00	-	-				-	40.000.000,00							40.000.000,00		-	CdP RFI
RFI	Elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente della linea Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e della tratta Mercato S.S. - Codola - Sarno della rete RFI	224.500.000,00	-	-				-	224.500.000,00			224.500.000,00						-	
RFI	Ripristino della linea Benevento-Pietrelcina e relativa elettrificazione ai fini del collegamento con il polo religioso di Pietrelcina	19.400.000,00	-	-				-	19.400.000,00			19.400.000,00						-	
RFI	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Campania: nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti	37.000.000,00	37.000.000,00	-				37.000.000,00	-									-	ALTRO: finanziamento PON reti e mobilità
RFI	Velocizzazione Battipaglia - Potenza	30.000.000,00	1.000.000,00	-				1.000.000,00	29.000.000,00							29.000.000,00		-	CdP RFI
RFI	Nodo di Napoli: ACC Napoli centrale	85.000.000,00	-	-					85.000.000,00	85.000.000,00								-	

SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate			Programmazione 2014-2020					Risorse da reperire	Note
				FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	POR 2014-2020	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	Altri fondi	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi	PON 2014-2020		
RFI	Potenziamento tecnologico linea AV Roma - Napoli	41.000.000,00	41.000.000,00	-				41.000.000,00	-								-	CdP RFI
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	50.000.000,00	20.000.000,00	-		n. 43 del 29 Giugno 2016		20.000.000,00		PARTE I Atti della Regione		20.000.000,00				10.000.000,00	-	CdP RFI
RFI	Potenziamento tecnologico linea Roma - Napoli via Formia	80.000.000,00	-	-					-								80.000.000,00	CdP RFI
RFI	Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico	77.000.000,00	77.000.000,00	-				77.000.000,00	-								-	ALTRO: 67.617.700 finanziamento PON reti e mobilità
RFI	Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico- ulteriore fase	28.000.000,00	-	-					28.000.000,00	28.000.000,00							-	
RFI	Passante ferroviario di Napoli - adeguamento tecnologie	15.000.000,00	-	-				-	15.000.000,00			14.000.000,00				1.000.000,00	-	CdP RFI
RFI	Piano ACC (Avellino, Acerra, Napoli Campi Flegrei, Cavalleggeri e Napoli Piazza Leopardi)	20.000.000,00	-						-								20.000.000,00	
RFI	Blocco Emulato Minturno-Villa Literno con ACCM	10.000.000,00	-						10.000.000,00			10.000.000,00					-	
RFI	ACC Napoli-Salerno Linea a Monte del Vesuvio	10.000.000,00	-						10.000.000,00			10.000.000,00					-	
RFI	Upgrading BcA Benevento-Avellino, Caserta-Benevento e Vairano-Venafro e Rocca d'Evandro	2.500.000,00	-						2.500.000,00			2.500.000,00					-	
RFI	Upgrade sistemi Informazione al Pubblico (IaP) Aversa-Caserta e Napoli-Cancello	2.000.000,00	-						2.000.000,00			2.000.000,00					-	
RFI	Upgrade sistemi Informazione al Pubblico (IaP) passante	7.500.000,00	-						7.500.000,00			7.500.000,00					-	
RFI	Miglioramento accessibilità passante (sottopassi, marciapiedi, pensiline, ascensori,...)	5.000.000,00	-						5.000.000,00			5.000.000,00					-	
RFI	PRG e ACC Caserta	30.000.000,00	-						-								30.000.000,00	

SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate			Programmazione 2014-2020					Risorse da reperire	Note
				FAS (APO)	Piano di Azione e Coesione	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	POR 2014-2020	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	Altri fondi	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi	PON 2014-2020		
RFI	PRG e ACC Villa Literno	30.000.000,00	-														30.000.000,00	
RFI	PRG e ACC	20.000.000,00	-														20.000.000,00	
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA																	
	Marcianise	5.000.000,00	-														5.000.000,00	
RFI	Adeguamento prestazionale linee Roma-Napoli via Formia e via Cassino (Sagoma PC80)	10.000.000,00	-							10.000.000,00			10.000.000,00					
RFI	Collegamento tra il porto di Napoli e il nodo di Traccia	128.000.000,00	-							128.000.000,00						128.000.000,00		
ACaM	Realizzazione di un collegamento in sede propria del polo universitario di Fisciano con la tratta Salerno-Avellino della rete FS	50.000.000,00	-							50.000.000,00			50.000.000,00					
ACaM	Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli - 1° lotto	305.000.000,00	-							305.000.000,00			305.000.000,00					
ACaM	Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli - 2° lotto	200.000.000,00	-													200.000.000,00		
ACaM	Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli - 3° lotto (completamento)	500.000.000,00	-													500.000.000,00		
ACAM	Programma d'intervento per il servizio di tipo metropolitano nell'Agro Nocerino - Sarnese	98.000.000,00	-							98.000.000,00			98.000.000,00					
Regione Campania	Acquisto materiale rotabile ferroviario di tipo metropolitano destinato alle linee ferroviarie dello stato regionali (n. 12 treni jazz)	84.268.800,00	84.268.800,00		28.089.600,00													
Regione Campania / Trenitalia / RFI	Infrastrutture, impianti e materiale rotabile sulle linee ferroviarie dello stato regionali	100.000.000,00	-							100.000.000,00					100.000.000,00			

SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili					Risorse programmate			Programmazione 2014-2020					Risorse da reperire	Note
				FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - Del. CIPE 62/2011)	POR 2014-2020	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	FSC 2007-13	Altri fondi	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi	PON 2014-2020		
RFI	Programma Smart Stations - realizzazione interventi	25.000.000,00	-						25.000.000,00									-
	BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA ferroviaria in piste ciclabili	9.000.000,00	-						9.000.000,00				9.000.000,00					-
EAV / RFI	Trasformazione della linea ferroviaria Castellammare di Stabia - Gragnano in un sistema urbano leggero su sedime ferroviario (compresi veicoli)	21.500.000,00	-						-									21.500.000,00
	TOTALE	8.551.648.987,73	3.329.648.987,73	1.760.531,10	433.089.600,00	422.000.000,00	56.179.200,00	2.416.619.656,63	2.552.500.000,00	113.000.000,00	784.000.000,00	966.100.000,00	9.000.000,00	25.000.000,00	427.400.000,00	128.000.000,00	2.669.500.000,00	

Tabella 8 SMR – TPL: POLI DI INTERSCAMBIO E MATERIALE ROTABILE SU GOMMA

SMR – TPL: POLI DI INTERSCAMBIO E MATERIALE ROTABILE SU GOMMA

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020	Risorse da reperire	Note	
				POR 2007-13	FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi				Altri fondi
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	lavori conclusi su SMR – TPL: POLI DI INTERSCAMBIO E MATERIALE ROTABILE SU GOMMA	3.318.633,12	3.318.633,12	-	3.318.633,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
				n. 43 del 29 Giugno 2016				PARTE I Atti della Regione							
AIR Autoservizi Irpini	Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della prov. di Avellino Autostazione di Avellino (1° lotto)	2.409.141,81	2.409.141,81	-	2.409.141,81	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
AIR Autoservizi Irpini	Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino: Autostazione di Avellino 2° e 3° Lotto	12.458.638,77	12.458.638,77	-	11.000.000,00	-	1.458.638,77	-	-	-	-	-	-	-	ALTRO: fondi AIR
AIR Autoservizi Irpini	Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino: nuovo terminal di Grottaminarda	10.000.000,00	-	-	-	-	-	10.000.000,00	6.000.000,00	4.000.000,00	-	-	-	-	
AIR Autoservizi Irpini	Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino: deposito Pianodardine	7.500.000,00	3.500.000,00	-	3.500.000,00	-	-	4.000.000,00	-	-	4.000.000,00	-	-	-	ALTRO: fondi AIR
EAV	Acquisto/rifunzionalizzazione di materiale rotabile su gomma destinato al TPL campano per l'adeguamento a standard europei di efficienza, comfort, affidabilità e sicurezza e la diffusione di nuove tecnologie per la sicurezza e l'informazione all'utenza	10.000.000,00	10.000.000,00	-	-	10.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	

SMR – TPL: POLI DI INTERSCAMBIO E MATERIALE ROTABILE SU GOMMA

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020	Risorse da reperire	Note	
				POR 2007-13	FAS (APQ)	Piano di Azione e Coesione	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi				Altri fondi
ACaM	Acquisto di materiale rotabile su gomma destinato al TPL campano per l'adeguamento a standard di sicurezza, funzionalità e sicurezza e la diffusione di nuove tecnologie per la sicurezza e l'informazione all'utenza (n. 25 autobus tra tra 7,5 e 8,2 metri - Industria Italiana Autobus spa; n. 25 autobus tra 11,8 e 12,2 metri - Irisbus Italia spa e la società Selex)	17.000.000,00	17.000.000,00			17.000.000,00									
ACaM	Acquisto di materiale rotabile su gomma destinato al TPL campano: n. 47 autobus di linea classe I, categoria M3, alimentazione a gasolio euro VI, di lunghezza compresa tra 6,2 e 6,8 metri	6.733.632,16	6.733.632,16				6.733.632,16								ALTRO: finanziamento Ministero Ambiente
ACaM	Acquisto di materiale rotabile su gomma destinato al TPL campano	29.025.304,65	-					29.025.304,65				29.025.304,65			ALTRO: fondo stanziamento ex L. 190/2014 (tab. E)
Comune di Avellino	Sistema di trasporto a basso impatto ambientale	24.709.251,83	24.709.251,83	9.729.251,83	-		14.980.000,00								ALTRO: L. 211/92; POR 2007-13 PIU Europa
AIR Autoservizi Irpini	AIR Autoservizi Irpini. Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino. Autostazione di Avellino - parcheggio di interscambio	6.750.000,00	-										6.750.000,00		
AIR Autoservizi Irpini	AIR Autoservizi Irpini. Realizzazione di un impianto di intersnodo in località Torrette di Mercogliano	14.000.000,00	-										14.000.000,00		
AIR Autoservizi Irpini	AIR Autoservizi Irpini. Nuovo Terminal di Ariano Irpino	14.900.000,00	-										14.900.000,00		
Comune di Salerno	Autostazione di Salerno	10.000.000,00	-										10.000.000,00		
	TOTALE	168.804.602,34	80.129.297,69	9.729.251,83	20.227.774,93	27.000.000,00	23.172.270,93	43.025.304,65	6.000.000,00	4.000.000,00	4.000.000,00	29.025.304,65	45.650.000,00		

Tabella 9 APPLICAZIONI ITS E ALTRE AZIONI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

APPLICAZIONI ITS E ALTRE AZIONI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE											
Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	Risorse disponibili	Risorse disponibili			TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	Programmazione 2014-2020		Risorse da reperire	Note
			TOTALE RISORSE DISPONIBILI	FAS (APQ)	Altri fondi regionali (che gravano sul patto di stabilità)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità		POR 2014-2020	Altri fondi		
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA Regione Campania	Sviluppo e completamento del progetto "Unified Logistic Infrastructure For Safety And Security della Regione Campania".	3.598.965,44	n. 43 del 29 Giugno 2016 3.598.965,44	-	-	PARTE I Atti della Regione 3.598.965,44	-	-	-	-	ALTRO: finanziamento spostato da PON a PAC nazionale
Acam	Avvio della prima fase dell'Intelligent Transport System campano (ITSC)	4.000.000,00	4.000.000,00	-	4.000.000,00	-	-	-	-	-	-
ACaM	"Intelligent Transportation Systems" della Regione Campania	24.803.533,98	24.803.533,98	24.803.533,98	-	-	-	-	-	-	-
ANAS	Progetto ITS relativo alla rete stradale localizzata nelle regioni Campania, Calabria, Puglia e Sicilia	5.139.484,65	5.139.484,65	-	-	5.139.484,65	-	-	-	-	ALTRO: PON reti e mobilità
Regione Campania / Enti Locali / privati	Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charging hub	5.400.000,00	-	-	-	-	5.400.000,00	2.700.000,00	2.700.000,00	-	ALTRO: Legge 7 agosto 2012, n.134, di conversione del decreto-legge 22 giugno 2012, n.83, recante misure urgenti per la crescita del paese, che ha introdotto, con il Capo IV-bis, le disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile mediante veicoli a basse emissioni complessive attraverso misure volte a favorire la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica e la sperimentazione e la diffusione di flotte pubbliche e private di veicoli a basse emissioni complessive, con particolare riguardo al contesto urbano, nonché l'acquisto di veicoli a trazione elettrica o ibrida.
TOTALE		42.941.984,07	37.541.984,07	24.803.533,98	4.000.000,00	8.738.450,09	5.400.000,00	2.700.000,00	2.700.000,00	-	-

Tabella 10 LOGISTICA

LOGISTICA																
Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
PORTI NAZIONALI (Interventi in capo alle Autorità portuali di NA e SA)																
<p>BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA n. 43 del 29 Giugno 2016 PARTI I Atti della Regione</p>																
Autorità Portuale NA	GP "Sistema integrato portuale di Napoli"	240.000.000,00	91.580.905,10	-	91.580.905,10	-		148.419.094,90					148.419.094,90	-		
Autorità Portuale SA	GP "Sistema integrato portuale di Salerno"	73.000.000,00	32.266.796,02	-	32.266.796,02	-		40.733.203,98					40.733.203,98	-		
Autorità portuale di Salerno	Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta ovest (I e II lotto)	146.000.000,00	146.000.000,00	-	-	-	146.000.000,00	-						-	ALTRO: PON reti e mobilità	
Autorità portuale Salerno	Salerno Port Logistic Intermodal Telematica system (SPLIT)	3.500.000,00	3.500.000,00	-	-	-	3.500.000,00	-						-	ALTRO: finanziamento PON reti e mobilità	
Autorità portuale di Napoli	Nuova Darsena di Levante. Interventi infrastrutturali ed adeguamento degli asset per lo sviluppo del trasporto su ferro	410.000.000,00	410.000.000,00	-	-	-	410.000.000,00	-						-	ALTRO: 260 M€ Legge Obiettivo; 150 M€ privati	
	Sub - TOT 10.1	872.500.000,00	683.347.701,12	-	123.847.701,12	-	559.500.000,00	189.152.298,88	-	-	-	-	189.152.298,88	-		
PORTI REGIONALI																
VARI	Interventi con lavori conclusi sui PORTI REGIONALI	21.527.128,13	21.527.128,13	2.860.778,02	7.143.075,25	11.523.274,86	-	-	-	-	-	-	-	-		
Comune di Casalvelino	Lavori di adeguamento dei fondali del porto di Marina di Casalvelino	219.136,55	219.136,55	219.136,55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Porto di Pozzuoli e viabilità di accesso - nuova darsena traghetti (prima fase)	9.000.000,00	9.000.000,00	-	-	9.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-		
Regione Campania	Porto di Ischia - Lavori di ripavimentazione banchine porto commerciale.	614.778,27	604.591,15	-	604.591,15	-	-	10.187,12	-	-	-	10.187,12	-	-		
Comune di Salerno	Completamento della Stazione Marittima di Salerno	12.512.653,10	12.001.237,14	-	12.001.237,14	-	-	511.415,96	-	-	-	511.415,96	-	-		

LOGISTICA

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
Comune di San Giovanni a Piro	Completamento dell'approdo turistico di Scario - III lotto - Piazza Immacolata - banchina Marconi	1.050.291,67	958.720,01		958.720,01			91.571,66				91.571,66			-	
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA Torre Annunziata	zione con ambientale e funzionario del porto di Torre Annunziata e aree limitrofe	31.370.267,20	6.274.053,44	n. 43 del 29 Giugno 2016	6.274.053,44			25.096.213,76		25.096.213,76					-	PARTE I Atti della Regione
Comune di Torre Annunziata	Risistemazione con risanamento ambientale e funzionale del porto di Torre Annunziata e aree limitrofe - realizzazione di opere complementari e funzionali all'intervento	7.200.000,00	-	-	-	-		7.200.000,00		7.200.000,00					-	
Comune di Pisciotta	Completamento infrastrutturale del porto di Marina di Pisciotta	2.103.020,63	630.906,18	-	630.906,18	-		1.472.114,45				1.472.114,45			-	
Comune di Minori	Adeguamento funzionale dell'approdo di Minori. Stazione Marittima	500.000,00	-	-	-	-		500.000,00		500.000,00					-	
Regione Campania	Porto di Ischia - Lavori di demolizione dei pontili "Italia '90" e ricostruzione di un nuovo terminal per aliscafi antistante banchina Redentore, con annessa struttura di accoglienza	1.928.351,22	-	-	-	-		1.928.351,22		1.928.351,22					-	
Comune di S. Marina	Porto di Policastro Bussentino (Comune di S. Marina - SA) - messa in sicurezza e completamento banchinamento molo sopraflutto	3.000.000,00	-	-	-	-		3.000.000,00		3.000.000,00					-	
Comune di Ischia	Realizzazione del parcheggio cosiddetto di "variante" a monte del porto di Ischia	5.000.000,00	-	-	-	-		5.000.000,00	5.000.000,00						-	
Regione Campania	Porto di S.Marco di Castellabate (Comune di Castellabate) - Interventi urgenti di messa in sicurezza della struttura portuale	5.068.655,46	-	-	-	-		-							5.068.655,46	

LOGISTICA

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
Privati	Porto turistico Marina di Arechi in Salerno	121.493.076,57	121.493.076,57				121.493.076,57									ALTRO: risorse private attivate tramite Project Financing
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA Privati	Porto turistico di Pastena	105.035.612,65	105.035.612,65		n. 43 del 29 Giugno 2016		105.035.612,65									ALTRO: risorse private attivate tramite Project Financing
Privati	Porto turistico di Pastena	143.748.150,00	143.748.150,00				143.748.150,00									ALTRO: risorse private attivate tramite Project Financing
Comune di Monte di Procida	Porto di Acquamorta – Lavori di messa in sicurezza e adeguamento della struttura portuale	2.000.000,00	-	-	-	-	-	-							2.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Procida - Lavori di completamento sistemazione fondali per accoglimento pescherecci	1.500.000,00	-	-	-	-	-	-							1.500.000,00	
Comune di Agropoli	Porto di Agropoli: intervento di riqualificazione, razionalizzazione e messa in sicurezza	8.000.000,00	-	-	-	-	-	-							8.000.000,00	
Comune di Casalvelino	Casalvelino. Lavori di messa in sicurezza del porto di Marina di Casalvelino	4.734.873,75	-	-	-	-	-	-							4.734.873,75	
Comune di Montecorice	Agnone Montecorice. Messa in sicurezza e realizzazione di servizi e impianti portuali	2.700.000,00	-	-	-	-	-	-							2.700.000,00	
Comune di Ischia	Ischia. Adeguamento quota della banchina della riva destra per contrastare il fenomeno dell'acqua alta	2.700.000,00	-	-	-	-	-	-							2.700.000,00	
Regione Campania	Procida. Recupero e riqualificazione della stazione marittima	1.500.000,00	-	-	-	-	-	-							1.500.000,00	
Regione Campania	Marina di Camerota. Messa in sicurezza e adeguamento della struttura portuale	3.000.000,00	-	-	-	-	-	-							3.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Amalfi - messa in sicurezza bacino portuale prolungamento molo foraneo	16.000.000,00	-	-	-	-	-	-							16.000.000,00	

LOGISTICA

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
Regione Campania	Porto di Palinuro - messa in sicurezza opere di protezione e salvaguardia	10.000.000,00	-		-	-		-							10.000.000,00	
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	Porto di Sapri - intervento del molo di sopraflutto	1.500.000,00	-	n. 43 del 29 Giugno 2016	-	-		PARTE I Atti della Regione							1.500.000,00	
Regione Campania	Porto di Forio di Ischia - ripristino della configurazione originaria della testata scogliera a protezione del molo di sopraflutto	3.000.000,00	-	-	-	-		-							3.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Forio di Ischia - intervento di messa in sicurezza del pontile esistente	1.000.000,00	-	-	-	-		-							1.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Ischia - realizzazione di un camminamento sulla riva destra per l'accesso ai pontili in presenza di acqua alta (urgente x sicurezza)	500.000,00	-	-	-	-		-							500.000,00	
Regione Campania	Porto di Ischia - intervento di escavo del bacino portuale	10.000.000,00	-	-	-	-		-							10.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Casamicciola - rifiorimento di un tratto di scogliera a protezione del molo di sopraflutto	1.000.000,00	-	-	-	-		-							1.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Baia - intervento di messa in sicurezza praticabile di banchina di riva mediante sostituzione totale della pavimentazione esistente	1.000.000,00	-	-	-	-		-							1.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Capri - intervento di messa in sicurezza della banchina lato commerciale	500.000,00	-	-	-	-		-							500.000,00	
Regione Campania	Porto di Procida - intervento di messa in sicurezza banchine portuali di Marina della Chiaiolella	500.000,00	-	-	-	-		-							500.000,00	
Regione Campania	Porto di Portici - intervento di messa in sicurezza sottobanchinamento banchina Ferrovia	500.000,00	-	-	-	-		-							500.000,00	

LOGISTICA

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
Regione Campania	Porto di Ercolano – intervento di messa in sicurezza della scogliera esistente, a protezione dell'approdo di Villa	1.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000.000,00	
Regione Campania	Porto di Ercolano – Lavori di messa in sicurezza e rifiorimento scogliera a protezione	400.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400.000,00	
Regione Campania	Torre Annunziata. intervento di messa in sicurezza e scogliera a protezione del molo di ponente	300.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300.000,00	
Regione Campania	Porto di Amalfi – Messa in sicurezza della struttura portuale mediante intervento sulle banchine e rinforzo e risagomatura delle scogliere esistenti	1.250.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.250.000,00	
Regione Campania	Porto di Pozzuoli. Opere di completamento	45.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45.000.000,00	
Regione Campania/Capri	Sviluppo e Razionalizzazione del Porto di Capri	37.000.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37.000.000,00	
	Sub - TOT 10.2	627.955.995,20	421.492.611,82	3.079.914,57	27.612.583,17	20.523.274,86	370.276.839,22	44.809.854,17	5.000.000,00	37.724.564,98	-	2.085.289,19	-	-	161.653.529,21	
AEROPORTI																
VARI	Interventi con lavori conclusi sugli AEROPORTI REGIONALI	3.690.278,55	3.690.278,55	3.690.278,55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENAV	Aeroporto Napoli Capodichino. Ammodernamento dei sistemi radar primari e secondari di avvicinamento	8.972.010,00	8.972.010,00	-	-	-	8.972.010,00	-	-	-	-	-	-	-	-	ALTRO: PON reti e mobilità
Aeroporto di salerno	Interventi per lo sviluppo dell'aeroporto di Salerno – Pontecagnano previsti nel Master Plan Aeroportuale (FASE 1)	40.000.000,00	-	-	-	-	-	40.000.000,00	-	-	-	-	-	40.000.000,00	-	
	Sub - TOT 10.3	52.662.288,55	12.662.288,55	3.690.278,55	-	-	8.972.010,00	40.000.000,00	-	-	-	-	-	40.000.000,00	-	
INTERPORTI																
Struttura di Coordinamento ex L. 80/84	Interporto di Nola - Potenziamento delle infrastrutture esterne - viabilità - 1° lotto	16.632.679,76	16.632.679,76	-	-	16.632.679,76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

LOGISTICA

Soggetto Attuatore	Titolo del progetto	Costo totale	TOTALE RISORSE DISPONIBILI	Risorse disponibili				Risorse programmate				Programmazione 2014-2020			Risorse da reperire	Note
				Rinvenienze POR Campania 2000-2006	POR 2007-13	FAS (APQ)	Altri Fondi che non gravano sul patto di stabilità	TOTALE RISORSE PROGRAMMATE	APQ senza impegno contabile	FSC 2007-13	Altri fondi	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi		
Struttura di Coordinamento ex L. 80/84	Potenziamento delle infrastrutture esterne - viabilità di accesso all'Interporto di Nola (2° Lottto funzionale - ammento)	13.504.717,53	13.504.717,53		-	13.504.717,53		-							-	
Regione Campania	raaoppio della presa e consegna nonché del suo prolungamento e del relativo sottopasso ferroviario	13.186.760,00	-		-	-		13.186.760,00			13.186.760,00				-	ALTRO: finanziamento spostato da PON a PAC nazionale
Regione Campania	Marcianise: svincolo autostradale sull'A30 Caserta/Salerno ed opere accessorie	27.040.000,00	-		-	-		-							27.040.000,00	
	Sub - TOT 10.4	70.364.157,29	30.137.397,29		-	30.137.397,29	-	13.186.760,00	-	-	13.186.760,00	-	-	-	27.040.000,00	
	TOTALE	1.623.482.441,04	1.147.639.998,78	6.770.193,12	151.460.284,29	50.660.672,15	938.748.849,22	287.148.913,05	5.000.000,00	37.724.564,98	13.186.760,00	2.085.289,19	189.152.298,88	40.000.000,00	188.693.529,21	

Tabella.11 Quadro delle risorse destinate al sistema integrato della mobilità regionale (2016)

PROGRAMMAZIONE REGIONALE NEL SETTORE DEI TRASPORTI					
Tabella	Sistema modale	Costo Totale	Fonti Finanziarie		Da reperire
			Disponibile totale	Programmato totale	
BOLLETTINO UFFICIALE della REGIONE CAMPANIA	AZIONI DI SISTEMA <i>n. 43 del 29 Giugno 2016</i>	32.537.264,29	11.577.264,29 PARTE I Atti della Regione	21.015.000,00	-
2	VIABILITA' REGIONALE	2.988.644.571,03	878.975.059,97	1.364.729.766,96	744.939.744,10
3	VIABILITA' NAZIONALE	5.757.411.038,09	2.650.864.775,79	1.022.657.444,30	2.083.888.818,00
4	SMR – TPL: METRO / TRAM	3.954.175.883,31	2.685.530.173,30	855.267.624,01	413.378.086,00
5	SMR – TPL: FERROVIE REGIONALI	3.575.106.203,49	1.396.570.342,94	1.398.005.860,56	780.530.000,00
6	SMR – TPL: ALTRI IMPIANTI	105.771.918,95	6.162.786,77	99.609.132,18	-
7	SMR – TPL: FERROVIE NAZIONALI	8.551.648.987,73	3.329.648.987,73	2.552.500.000,00	2.669.500.000,00
8	SMR-TPL: POLI DI INTERSCAMBIO E MATERIALE ROTABILE SU GOMMA	168.804.602,34	80.129.297,69	43.025.304,65	45.650.000,00
9	APPLICAZIONI ITS E ALTRE AZIONI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE	42.941.984,07	37.541.984,07	5.400.000,00	-
10	LOGISTICA	1.623.482.441,04	1.147.639.998,78	287.148.913,05	188.693.529,21
TOTALE		26.800.524.894,34	12.224.585.671,33	7.649.359.045,71	6.926.580.177,31

Tabella 12 Quadro delle risorse destinate al Sistema Integrato della Mobilità Regionale con indicazione delle fonti (2016)

PROGRAMMAZIONE REGIONALE NEL SETTORE DEI TRASPORTI																											
Tabella	Sistema modale	Costo Totale	Fonti Finanziarie																						Da reperire		
			Disponibile totale	Disponibili											Programmato totale	Programmazione 2000-2006 / 2007-2013						Programmazione 2014-2020					
				Rinvenienze POR 2000-2006 misura 6.1	POR 2007-2013	APQ (FAS)	AdP 17.12.2002 n. 43 del 26 giugno 2003	Piano di Azione e Sviluppo del GPE	FSC 2007-13 (Piano Nazionale per il SUD - del GPE 62/2011)	POR 2014-2020	Altri fondi regionali	Fondi che non gravano sul patto	POR 2007-	APQ senza impegno		Piano Nazionale per il SUD -	Piano di Azione e Coesione	Altri fondi	Accordo di Programma 17.12.2002	FSC 2014-2020 (Patto sud)	POC (Programma complementare)	POR 2014-2020	Altri fondi	PON 2014-2020 (Fondi che non gravano su patto di stabilità)			
1	AZIONI DI SISTEMA	32.537.264	11.522.264	978.956	0	6.930.380	0	0	0	0	3.612.928	0	21.015.000	0	0	0	0	0	0	0	21.015.000	-	-	-	-	-	
2	VIABILITA' REGIONALE	2.988.644.571	878.975.060	27.343.372	103.276.432	530.472.681	0	0	0	0	0	217.882.574	1.364.729.767	0	6.000.000	303.800.000	8.000.000	0	0	0	891.906.471	81.373.296,34	73.650.000,00	-	-	744.939.744,10	
3	VIABILITA' NAZIONALE	5.757.411.038	2.650.864.776	0	85.274.526	10.032.477	0	0	10.000.000	0	3.405.273	2.542.152.499	1.022.657.444	0	0	93.011.111	0	0	0	402.000.000	8.500.000,00	6.295.333,21	512.851.000,00	-	-	2.083.888.818,00	
4	SMR - TPL: METRO / TRAM	3.954.175.883	2.685.530.173	191.761.930	677.135.978	13.954.530	0	15.995.081	300.000.000	0	0	1.486.682.654	855.267.624	0	0	126.492.705	14.004.919	0	0	92.480.000	24.000.000,00	98.290.000,00	500.000.000,00	-	-	413.378.086,00	
5	SMR - TPL: FERROVIE REGIONALI	3.575.106.203	1.396.570.343	246.994.683	5.963.103	320.729.947	465.237.305	98.007.565	0	0	32.161.931	227.475.810	1.398.005.861	819.258	0	250.845.643	0	0	0	386.468.770	327.325.555	301.092.309,81	95.683.323,58	35.771.000,00	-	780.530.000,00	
6	SMR - TPL: ALTRI IMPIANTI	105.771.919	6.162.787	0	593.414	2.371.087	0	0	3.198.285	0	0	0	99.609.132	0	0	0	0	0	0	98.500.000	1.109.132,18	-	-	-	-	-	
7	SMR - TPL: FERROVIE NAZIONALI	8.551.648.988	3.329.648.988	0	0	1.760.531	0	433.089.600	422.000.000	56.179.200	0	2.416.619.657	2.552.500.000	0	0	113.000.000	0	784.000.000	0	966.100.000	9.000.000,00	125.000.000,00	427.400.000,00	128.000.000,00	-	2.669.500.000,00	
8	SMR-TPL: POLI DI INTERSCAMBIO E MATERIALE ROTABILE SU GOMMA	168.804.602	80.129.298	0	9.729.252	20.227.775	0	27.000.000	0	0	0	23.172.271	43.025.305	0	6.000.000	4.000.000	0	4.000.000	0	0	-	-	29.025.304,65	-	-	45.650.000,00	
9	APPLICAZIONI ITS E ALTRE AZIONI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE	42.941.984	37.541.984	0	0	24.803.534	0	0	0	0	4.000.000	8.738.450	5.400.000	0	0	0	0	0	0	0	-	2.700.000,00	2.700.000,00	-	-	-	
10	LOGISTICA	1.623.482.441	1.147.639.999	6.770.193	151.460.284	50.660.672	0	0	0	0	0	938.748.849	287.148.913	0	5.000.000	37.724.565	0	13.186.760	0	0	2.085.289,19	189.152.298,88	40.000.000,00	-	-	188.693.529,21	
TOTALE		26.800.524.894	12.224.585.671	473.849.135	1.033.432.990	981.943.615	465.237.305	574.092.246	735.198.285	56.179.200	43.180.132	7.861.472.764	7.649.359.046	819.258	17.000.000	928.874.024	22.004.919	801.186.760	386.468.770	2.799.327.026	427.160.027,52	590.770.955,67	1.547.747.304,65	128.000.000,00	-	6.926.580.177,31	