



Unione Industriali
Napoli



SVIMEZ

Associazione
per lo sviluppo
dell'industria
nel Mezzogiorno

RAPPORTO SULLA MOBILITÀ NELL'AREA NAPOLETANA

Napoli, 16 maggio 2016

Il presente rapporto è stato elaborato da un gruppo di lavoro congiunto Unione Industriali Napoli-SVIMEZ, così composto:

Per l'Unione Industriali Napoli:

Michele Lignola, Direttore Generale

Brunella D'Errico

Per la SVIMEZ:

Alessandro Bianchi, Membro del Comitato di Presidenza

Anna Maria Fogheri, Ricercatrice

All'elaborazione del Rapporto hanno contribuito con la fornitura di documenti e la partecipazione ad incontri di rispettivi rappresentanti:

Regione Campania - Direzione Generale per la Mobilità; ACAM - Agenzia Campana per la Mobilità Sostenibile; RFI Rete Ferroviaria Italiana Spa – Gruppo Ferrovie dello Stato; Autorità Portuale di Napoli; GESAC Spa - Aeroporto di Napoli; ANM Azienda Napoletana Mobilità Spa; E.A.V. Ente Autonomo Volturno Srl; Interporto Sud Europa Spa; Interporto Campano Spa; Metropolitana di Napoli Spa; Tangenziale di Napoli Spa; Autostrade Meridionali Spa.

Un apporto particolarmente qualificante all'inquadramento dell'intera problematica è stato fornito dall'Ing. Maria Teresa Di Mattia, dell'Agenzia Campana per la Mobilità sostenibile – A.C.A.M.

Ove non sia esplicitamente indicata la fonte, i dati e le elaborazioni riportate nel presente Rapporto si intendono prodotti dal gruppo di lavoro.

INDICE

1. Presentazione

2. Il quadro di riferimento regionale

- 2.1 Le caratteristiche demografiche
- 2.2 L'esportazione delle merci
- 2.3 La domanda di mobilità
- 2.4 La dotazione di infrastrutture
- 2.5 La gestione delle reti ferroviarie

3. I documenti programmatici

- 3.1 Principali atti relativi agli interventi del Piano Nazionale Sud
- 3.2 I trasporti nel POR – FESR 2014/2020
 - 3.2.1 *Asse VII - Trasporti*
 - 3.2.2 *Asse IV - Energia Sostenibile*
 - 3.2.3 *Asse X - Sviluppo Urbano*

4. Gli interventi sulle reti

- 4.1 Reti ferroviarie nazionali
- 4.2 Nodo di Napoli
- 4.3 Metropolitana di Napoli
- 4.5 Sistema Metropolitano Regionale
- 4.6 Materiale rotabile ferroviario

5. Gli interventi sul sistema della logistica

- 5.1 Porti di livello nazionale
- 5.2 Porti di livello regionale
- 5.3 Interporti
- 5.4 Intelligent Transport System Campania

6. Interventi sulle infrastrutture stradali

- 6.1 Rete di livello nazionale e regionale
- 6.2 Tangenziale di Napoli

7. Programma di interventi sull'aeroporto di Napoli – Capodichino

- 7.1 Investimenti 2004-2013
- 7.2 Previsioni 2014-2023

8. Quadro riassuntivo degli interventi

- 8.1 Considerazioni di sintesi

Tab. A - Schema riassuntivo Opere/Importi

Tab. B - Ripartizione Importi/Finanziamenti per singole opere

Tab. C - Napoli-Bari AV/AC

9. Il Patto per lo Sviluppo Della Regione Campania

- 9.1 Le indicazioni emergenti

- 9.2 Il raffronto con il “*Rapporto*”

Tab. D - Patto per lo Sviluppo della Regione Campania

1. PRESENTAZIONE

Il “*Rapporto*” qui presentato è l'esito di un accordo intercorso tra l'Unione Industriali di Napoli e la SVIMEZ, finalizzato a fornire alle Amministrazioni interessate un quadro dello stato attuale e delle previsioni nel breve-medio periodo relativo alle principali infrastrutture per la mobilità, riguardato dal punto di vista dei finanziamenti.

L'orizzonte temporale prescelto è il 2020, che corrisponde al termine della legislatura regionale in corso e si colloca nella logica dei “*Piani di primo intervento*” che la SVIMEZ ha proposto da tempo di avviare, nella convinzione che sia la strada da percorrere per cominciare ad affrontare concretamente i problemi del Mezzogiorno, che hanno subito un impressionante aggravamento durante la crisi globale apertasi nel 2008.

Ciò non significa rinunciare alla messa a punto di un piano che abbia valenza strategica e sia modulato su una prospettiva di medio periodo (10-15 anni), che resta una necessità imprescindibile per attuare una seria politica di sviluppo del Mezzogiorno. Significa, però, prendere atto che su molti versanti esiste già un potenziale di risorse utili ad avviare nell'immediato azioni di natura settoriale e/o locale. E' un potenziale che si basa su alcuni “*driver di sviluppo*” tra i quali, nell'area napoletana, rivestono una particolare importanza le infrastrutture e i servizi per la mobilità.

Muovendo da tali presupposti si è ritenuto di poter svolgere un'utile azione di servizio nei confronti delle Amministrazioni competenti per la pianificazione, progettazione e attuazione degli interventi riguardanti la mobilità e, in modo particolare, nei confronti della Regione Campania, alla

quale spetta il compito di realizzare quelli di sua competenza e di coordinare quelli di competenza degli altri soggetti attuatori, sia nazionali che locali.

Con questo obiettivo si è avviata una ricognizione della situazione attuale e delle ipotesi evolutive, operando sul duplice versante della raccolta della documentazione esistente e della consultazione dei principali stakeholders del settore.

A tal proposito va sottolineato che si è assunto come riferimento complessivo il concetto di mobilità, che rappresenta al massimo grado di generalità la natura del problema cui si fa riferimento.

Mobilità come *esigenza* (che genera domanda) e mobilità come *capacità* (che richiede offerta) delle persone e delle merci di muoversi nello spazio. La realizzazione di infrastrutture, la disponibilità di mezzi e l'organizzazione dei servizi di trasporto sono le condizioni per rispondere in modo adeguato alla domanda di mobilità.

Per quanto riguarda la documentazione è stata effettuata una ricognizione della programmazione di settore ai diversi livelli, mettendo in particolare evidenza l'aspetto delle fonti di finanziamento a livello nazionale, regionale e locale.

I principali documenti assunti come riferimenti di natura programmatica sono:

- Gli atti relativi alla programmazione degli investimenti sulle infrastrutture strategiche di interesse nazionale nel settore dei trasporti: DGR 377 del 13.9.2013; IGQ del 26.2.2014; Allegato Infrastrutture al DEF 2013 di cui alla delibera CIPE n.26 del 1.8.2014; Allegato infrastrutture al DEF 2015.

- I principali provvedimenti attuativi degli interventi di interesse nazionale del Piano Nazionale Sud: CIS Napoli/Bari del 2.8.2012; CIS Salerno/Reggio Calabria del 18.12.2012.
- I principali provvedimenti attuativi degli interventi di interesse regionale del Piano Nazionale Sud: APQ Linea 1 del 10.12.2013; APQ “Sistemi di mobilità” del 18.7.2014; Atto aggiuntivo all'APQ “Sistemi di mobilità” del 30.12.2014.
- Gli investimenti nei trasporti previsti nel POR 2014-2020, approvato UE il 1° dicembre 2015, D.G.R. n.720 del 16.12.2015.

Quanto ai soggetti direttamente interessati al tema della mobilità, sono stati consultati:

Regione Campania - Direzione Generale per la Mobilità; ACAM - Agenzia Campana per la Mobilità Sostenibile; RFI Rete Ferroviaria Italiana Spa – Gruppo Ferrovie dello Stato; Autorità Portuale di Napoli; GESAC Spa - Aeroporto di Napoli; ANM Azienda Napoletana Mobilità Spa; E.A.V. Ente Autonomo Volturno Srl; Interporto Sud Europa Spa; Interporto Campano Spa; Metropolitana di Napoli Spa; Tangenziale di Napoli Spa; Autostrade Meridionali Spa.

Va, infine, detto che si è scelto come riferimento territoriale una generica “*area napoletana*” per non entrare nella complessa e non ancora risolta questione della natura e delle funzioni della nuova realtà istituzionale delle “*aree metropolitane*”. Quindi si parla di mobilità avendo presente per i diversi aspetti che la riguardano, sia la centralità della città di Napoli che le

fitte relazioni che intercorrono con il suo hinterland e con le altre parti del territorio regionale.

2. IL QUADRO DI RIFERIMENTO REGIONALE

2.1 Le caratteristiche demografiche

In base ai dati del Censimento ISTAT 2011, la Campania ha una popolazione di 5.764.405 abitanti. L'aggiornamento al 2015 indica una popolazione complessiva pari a 5.861.529 ripartiti per province secondo la Tab. 1.

La densità media regionale è pari a 429 ab/Kmq, pari a oltre il doppio della media nazionale (201 ab/Kmq), ma il dato più eclatante è quello relativo alla provincia di Napoli (2645 ab/Kmq) superiore a quella di tutte le province italiane, comprese quelle "metropolitane" (Milano 2029 ab/Kmq e Roma 810 ab/Kmq).

Le implicazioni di tale dato sui problemi della mobilità sono certamente rilevanti.

Tab. 1 – Caratteristiche demografiche per Province.

Provincia/ Città Metropolitana	Popolazione <i>residente</i>	Superficie <i>Kmq</i>	Densità <i>ab/Kmq</i>	Numero Comuni
Napoli (Città Metropolitana)	3.118.149	1.178,93	2.645	92
Salerno	1.108.509	4.954,16	224	158
Caserta	924.614	2.651,35	349	104
Avellino	427.936	2.806,07	153	118
Benevento	282.321	2.080,44	136	78
Totale	5.861.529	13.670,95	429	550

Fonte: Dati ISTAT 2015.

2.2 L'esportazione delle merci

Un aspetto che ha stretta attinenza con la qualità della mobilità e delle relative infrastrutture è quello della esportazione delle merci.

La dinamica delle esportazioni a livello nazionale per l'anno 2014 è stata di 393.173,5 milioni di euro, aumentando del 2% a prezzi correnti. Il dato relativo alle importazioni è invece diminuito del -1,6%.

A fronte di questi dati nazionali, il Mezzogiorno ha subito una dinamica negativa del 4,67% delle esportazioni a prezzo corrente.

In particolare verso i Paesi extra UE, come la Russia, la variazione percentuale di esportazione delle merci, rispetto al 2013 è diminuita del 9,8%.

A conferma del divario economico riscontrato tra il Nord ed il Mezzogiorno d'Italia, la variazione percentuale totale rispetto al 2013 è stata positiva del 2,86%, mentre per la Campania è stata negativa dell'1,7%.

Se ne deduce che la Campania, che per la sua posizione centrale dovrebbe costituire il principale nodo di scambio commerciale intermodale, allo stato di fatto non è sufficientemente dotata di infrastrutture viarie stradali, ferroviarie, portuali, interportuali e aeroportuali adatte a smaltire i considerevoli flussi di traffico delle merci di esportazione e di importazione.

Di questo fatto occorre tenere debito conto anche nella auspicabile prospettiva che il sistema economico subisca una ripresa nello scambio delle merci a livello nazionale, europeo e, in particolare, con i Paesi del Mediterraneo¹.

¹ Rapporto SVIMEZ 2015

Tab. 2 - Dinamica delle esportazioni delle merci.

Area geografica	Esportazione nel 2014 [Mln €]	Variazione percentuale totale rispetto al 2013 [Mln €]	Quota % delle esportazioni verso l'UE 28
Campania	9.446	-1,70	51,17
Mezzogiorno	40.600	-4,67	50,66
Centro Nord	353.573	2,86	55,33
Italia	393.175	2,02	54,85

Fonte: Rapporto SVIMEZ 2015.

2.3 La domanda di mobilità²

In occasione dello studio degli impatti socioeconomici degli interventi programmati e/o in corso di realizzazione nell'ambito del progetto di metropolitana regionale, si è posto in analisi uno scenario socioeconomico e trasportistico con orizzonte temporale il 2020, in particolare:

- È stato valutato lo scenario socio-economico analizzando e stimando, da un lato, la struttura demografica, l'evoluzione del mercato del lavoro e dei comportamenti sociali relativamente all'area di studio; dall'altro i mutamenti economici di lungo periodo i cambiamenti nella struttura produttiva, gli effetti dell'innovazione tecnologica e i mutamenti nei consumi e la relativa influenza sui comportamenti di spostamento;
- È stato valutato lo scenario territoriale, stimando la distribuzione delle attività sul territorio;

² Da ACAM, Analisi tecniche di supporto per la definizione dei bacini ottimali ai sensi dell'art. 3- bis del Decreto Legge 13/08/2011 n. 138 conv. con Legge 14/09/2011 n. 148 e ss.mm.ii; 4.2 "Ipotesi di scenario di domanda al 2020", giugno 2012.

- È stata valutata l'offerta futura di trasporto composta dall'insieme di tutti gli interventi sul sistema di trasporto stradale e ferroviario.

A partire dal suddetto scenario socio-economico ed infrastrutturale si è eseguita la stima della domanda futura attraverso un modello di simulazione.

La domanda totale di spostamenti intra-regionali relativi alla fascia di punta del mattino (7.00-9:30) del giorno feriale medio invernale del 2020, si stima ammonterà a 1.173.107, con un aumento rispetto al 2010 di circa l'1%, coerente con l'aumento stimato per il 2020 degli occupati e studenti (di circa l'1%).

Tab. 3 - Spostamenti intra-regionali per tipologia e modo di trasporto prevalente.

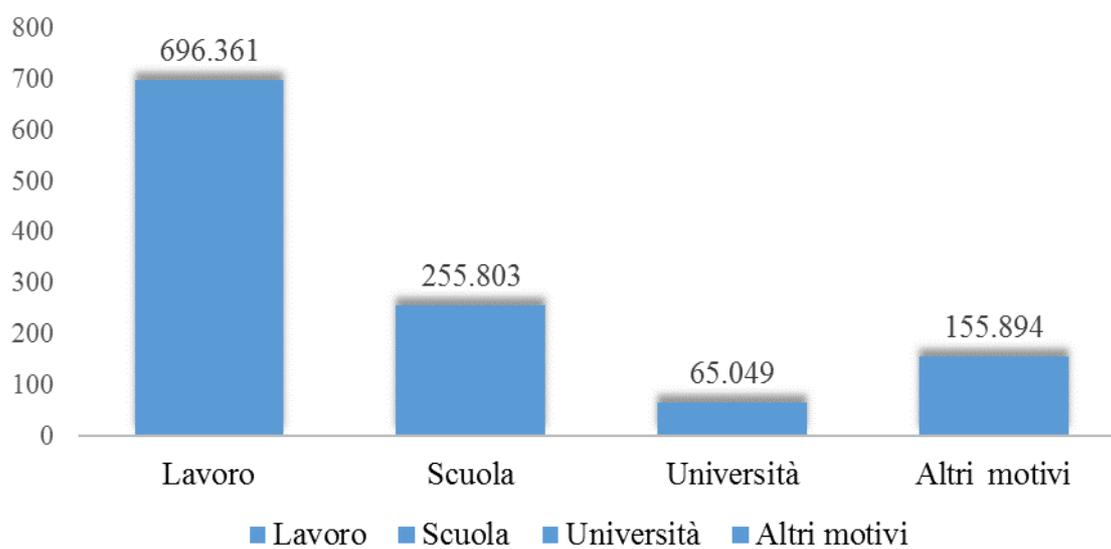
Individuale	Collettivo totale	Di cui su ferro	Di cui su gomma	Totale
797.226	375.881	130.108	245.773	1.173.107
68,0%	32,0%	11,1%	21,0%	100%

Fonte: "Relazione finale ACAM 2012".

Il grafico successivo riporta i valori stimati al 2020, suddivisi per motivazioni, classificate in lavoro, scuola, università e altri motivi.

Come era possibile prevedere, dall'analisi qualitativa di tali valori emerge che, nella fascia di punta del mattino analizzata, 696.361 spostamenti, pari al 59,4% degli spostamenti regionali, avverranno per motivi lavorativi; segue la motivazione scuola con il 21,8%.

Graf. 1 - Spostamenti intra-regionali per tipologia e motivo dello spostamento.



Fonte: "Relazione finale ACAM 2012".

2.4 La dotazione di infrastrutture

La rete di trasporto regionale è articolata su una estesa rete multimodale comprendente la rete ferroviaria, la rete stradale e autostradale e le infrastrutture portuali, interportuali e aeroportuali.

Tab. 4 - Dotazione di infrastrutture.

Infrastrutture puntuali	N°
Aeroporti	2
Interporti	2
Porti	51
<i>Porti nazionali (Napoli e Salerno)</i>	2
<i>Porti e approdi regionali</i>	49

Rete ferroviaria	[Km]	Stazioni/Fermate
RFI	1.089	183
Ex - Circumvesuviana ³	142	95
Ex - Sepsa ⁴	47	32
MCNE	98	28
Ex - Metronapoli ⁵	18	19
Totale	1.394	357

³ Fusione per incorporazione EAV Srl nel 2012.

⁴ *Ib.*

⁵ Oggi conferita in ANM.

Rete stradale	[Km]
Autostrade, tangenziali a pedaggio e raccordi autostradali	494
Strade statali	1.274
Strade regionali	1.599
Strade provinciali	6.480
Strade comunali	15.400
Totale	25.247

Indice di dotazione infrastrutturale per categoria⁶

Provincia	Rete stradale	Ferrovie
Caserta	143	167
Benevento	72	143
Napoli	75	121
Avellino	148	48
Salerno	119	133
Campania	106	125

Fonte: Agenzia Campana per la Mobilità sostenibile, 2013.

⁶ Indicatore "Istituto Tagliacarne"

2.5 La gestione delle reti ferroviarie

Lo studio effettuato da ACAM⁷ conferma che il sistema ferroviario campano, con 357 stazioni distribuite su circa 1.400 km, è il principale mezzo di trasporto pubblico utilizzato dalla popolazione residente nella Regione Campania.

La gestione della rete ferroviaria campana è affidata alle società:

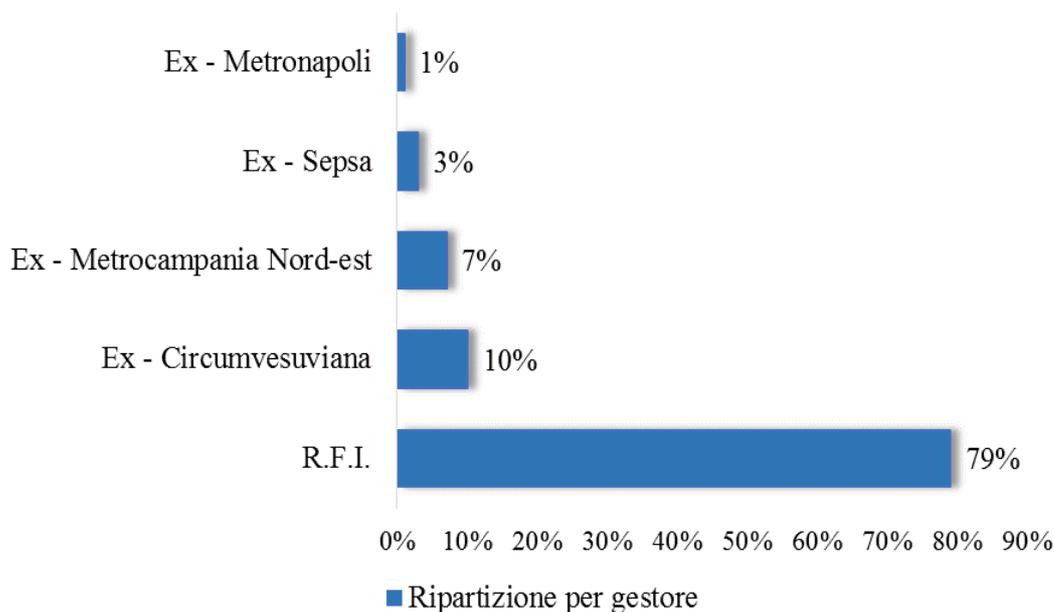
- RFI (che gestisce circa il 79% della rete) con 183 stazioni/fermate aperte all'esercizio
- Ex - MetroNapoli Spa; con 19 stazioni/fermate
- Ex - Metrocampania NordEst Srl con 28 stazioni/fermate aperte all'esercizio;
- Ex - Circumvesuviana Srl con 95 stazioni/fermate aperte all'esercizio;
- Ex - Sepsa con 32 stazioni/fermate aperte all'esercizio.

Le società Metrocampania NordEst Srl, Circumvesuviana Srl e Sepsa, sono proprietà EAV Srl⁸.

⁷ ACAM, Analisi tecniche ... cit.

⁸ Fonte web: www.eavsrl.it "Con l'atto di fusione del 27/12/2012 l'Ente Autonomo Volturno S.r.l. (socio unico Regione Campania) ha incorporato le società Circumvesuviana, MetroCampania NordEst e Sepsa".

Graf. 2 - Ripartizione per gestore della Rete Ferroviaria campana [Km].



Fonte: Relazione finale ACAM 2012.

Da notare che in Campania su un totale di 551 comuni vi sono ancora 392 comuni, in cui risiedono circa 1.800.000 abitanti, prive di stazioni ferroviarie.

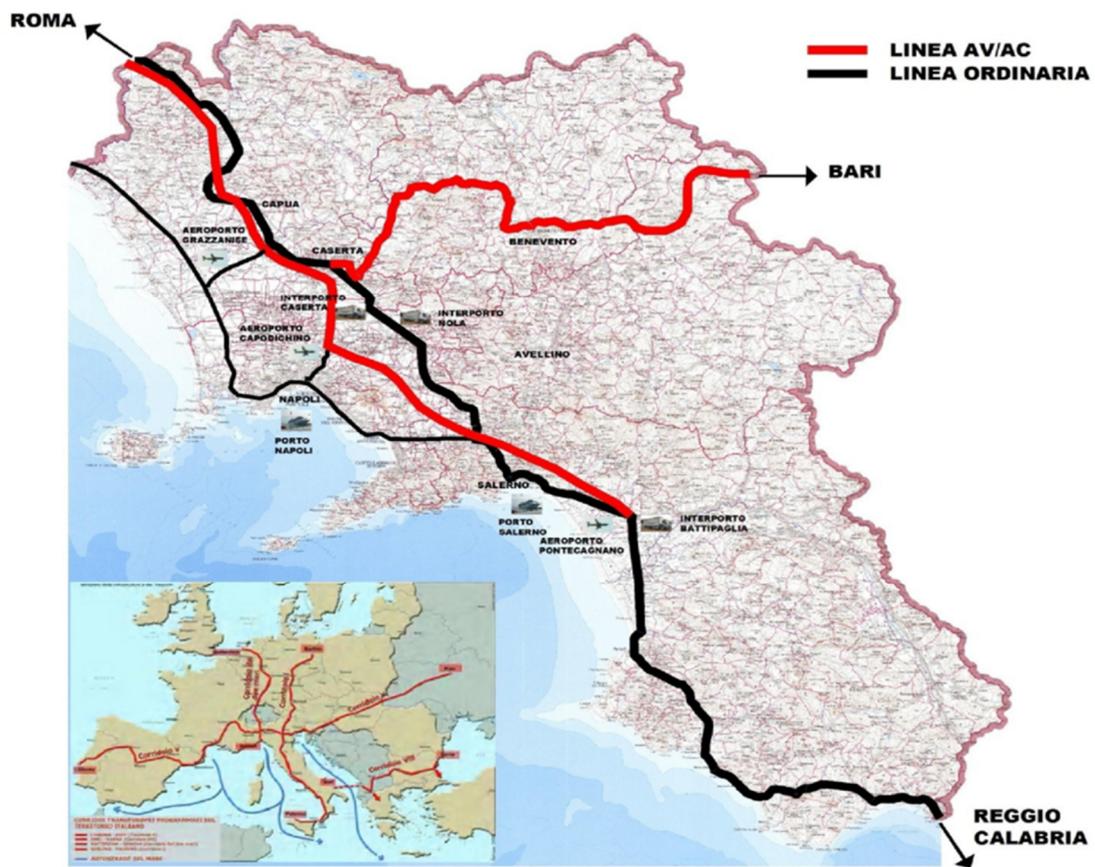
In corrispondenza delle stazioni ferroviarie è possibile la modalità di interscambio gomma-ferro solamente sul 62% del totale)⁹.

Per quanto riguarda Napoli, la gestione delle reti è così suddivisa:

- *Trenitalia*: Linea 2 (passante ferroviario)
- *ANM*: Metro Linea 1 - Metro Linea 6 – Funicolari – Linee su gomma
- *EAV*: Linee ex - Circumvesuviana – Linee Circumflegrea e Cumana (ex - SEPSA) – Linea Piscinola/Aversa Centrale (ex - MCNE) - Linee su gomma EAVBUS
- *Altre aziende*: Linee su gomma

⁹ ACAM, Analisi tecniche... cit.

Fig.1 - Linee e nodi di intervento di livello nazionale.



Fonte: RFI.

3. I DOCUMENTI PROGRAMMATICI

3.1 Principali atti relativi agli interventi del Piano Nazionale Sud

Gli atti relativi alla programmazione degli investimenti sulle infrastrutture strategiche di interesse nazionale nel settore dei trasporti sono:

- a) DGR 377 del 13.09.2013
Delibera della Giunta Regionale n. 377 del 13/09/2013 A.G.C. 14 Trasporti e viabilità Settore 1 Autolinee e Vie di comunicazione Oggetto dell'Atto: approvazione dell'aggiornamento dello schema di intesa generale quadro e dell'annesso allegato "Tabelle", tra il Governo della Repubblica italiana e la Regione Campania, approvati con DGR n. 601/11, con allegati.
- b) Intesa Generale Quadro tra il Governo della Repubblica Italiana e la Regione Campania del 26.02.2014.
- c) Programma delle infrastrutture strategiche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. L. 443/2001, art.1, c.1; XI°Allegato al Documento di Economia e Finanza 2015.
- d) Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria, Napoli-Bari-Lecce-Taranto del 02.08.2012.
- e) Fondo di sviluppo e coesione 2007-2013 “Accordo di Programma Quadro” Metropolitana di Napoli Linea 1-Tronco di Vittorio-Capodichino Aeroporto-Centro Direzionale. I° lotto. Articolato. Roma, 10.12.2013.

- f) Fondo per lo sviluppo e la coesione 2007-2013 “Accordo di Programma Quadro” Sistemi di mobilità. Delibera CIPE n.62 del 03.08.2011. Articolato.
- g) Fondo per lo sviluppo e la coesione 2007-2013 “Accordo di Programma Quadro” Sistemi di mobilità. Atto aggiuntivo. Delibera CIPE n.62 del 03.08.2011. Articolato. Roma, 30.12.2014.

3.2 I trasporti nel POR - FESR 2014/2020

Deliberazione Giunta Regionale n. 720 del 16.12.2015 POR Campania FESR 2014/2020 - Presa d'atto della Decisione della Commissione Europea C(2015) n. 8578 del 1 dicembre 2015 di approvazione del Programma Operativo Regionale FESR Campania 2014/2020.

Gli investimenti nei trasporti previsti nel POR 2014-2020 sono concentrati principalmente negli Assi prioritari VII, IV e X.

3.2.1 Asse VII - Trasporti

Priorità di investimento: *Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali.*

Obiettivo specifico 7.3: *miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali*

In coerenza con l'Accordo di Partenariato e in attuazione del Piano dei Trasporti Regionale, che la Regione Campania aggiornerà al fine di raggiungere il pieno soddisfacimento della Condizionalità ex-ante, l'obiettivo intende rafforzare i servizi di trasporto pubblico regionale e favorire i collegamenti di “ultimo miglio” di porti, interporti e aeroporti. Gli interventi per il trasporto regionale, indicati nel Piano dei Trasporti Regionale, sono stati individuati dando priorità alle tratte con domanda

potenziale significativa e si tradurranno in un miglioramento del servizio. L'obiettivo della Regione è quello di puntare allo sviluppo di azioni di potenziamento del trasporto pubblico al fine di ottenere il miglioramento della qualità dell'aria attraverso la riduzione delle emissioni di CO2 unitamente alla riduzione del traffico veicolare privato.

Tipologia di azioni:

7.3.1 Potenziare i servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale ed interregionale su tratte dotate di domanda potenziale significativa, anche attraverso:

- Potenziamento della logistica anche attraverso la riqualificazione dei sistemi di informazione e controllo;
- Promozione della bigliettazione elettronica integrata con le azioni dell'Obiettivo Tematico 4;
- Sviluppo di tecnologie di tipo *Intelligent Transport System* al comparto del TPL (in aderenza alle linee guida del Ministero delle Infrastrutture) al fine di rilevare e monitorare i flussi complessivi di traffico merci e passeggeri e favorire la programmazione della mobilità, la riorganizzazione dei servizi e l'incoraggiamento del trasporto pubblico;
- Programma d'intervento per il potenziamento e l'incremento degli standard di sicurezza ed ambientali delle infrastrutture ferroviarie regionali, tramite interventi di messa in sicurezza della sede ferroviaria, delle gallerie e delle opere d'arte esistenti, quali applicazione di tecnologie avanzate di controllo della marcia treno e rinnovo degli impianti di telecomunicazioni;
- Applicazione di tecnologie di tipo *Intelligent Transportation System* (in aderenza alle linee guida del Ministero delle Infrastrutture) all'intero comparto del TPL regionale per la promozione della bigliettazione elettronica integrata con le azioni dell'Obiettivo Tematico 4.

Beneficiari: Regione Campania, concessionari di servizio di trasporto pubblico.

Obiettivo specifico 7.4: Rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete TEN-T

Tipologia di azioni:

7.4.1 - Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle “aree interne” e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agro-industriale con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T.

Programma di completamento, riammagliamento, messa in sicurezza e rifunzionalizzazione delle connessioni stradali a servizio dei centri agricoli e delle aree agroalimentari con le principali infrastrutture di trasporto. Attraverso tali azioni, in coerenza con l’Accordo di Partenariato e con la strategia nazionale per le Aree Interne, si mira a promuovere la competitività delle 4 Aree Interne individuate dalla Regione Campania e a completare il Grande Progetto SS 268 del Vesuvio.

Beneficiari: Regione Campania e suoi enti strumentali, Concessionari di servizi pubblici.

Priorità di investimento: *Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile*
Obiettivo specifico 7.2: miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale

Tipologia di azioni:

7.2.1 - Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali (con Autorità Portuale costituita) e interportuali di interesse nazionale, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi; potenziare le Autostrade del mare per il cargo Ro-Ro sulle rotte tirreniche ed adriatiche per migliorare la competitività del settore dei trasporti marittimi [infrastrutture e tecnologie della rete centrale.

Tale azione sarà dedicata al completamento dei due GP Porto di Napoli e Porto di Salerno.

7.2.2 - Potenziare 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 (infrastrutture e tecnologie della rete globale/locale)

Con questa azione saranno finanziati:

- Interventi di messa in sicurezza del sistema portuale e interportuale regionale anche per la salvaguardia dell'ambiente naturale;
- Il potenziamento dell'offerta di infrastrutture e di servizi del sistema integrato portuale e interportuale regionale;
- Interventi per migliorare l'accessibilità e l'autosufficienza energetica nei porti e interporti regionali;
- Interventi di riduzione delle emissioni dai terminali marittimi di combustibili liquidi in ambiente portuale (elettrificazione delle banchine);
- Interventi per lo sviluppo di applicazioni tecnologiche per la portualità e interportualità regionale (in aderenza alle linee guida del Ministero delle Infrastrutture);
- Interventi di riqualificazione dei porti regionali.

Beneficiari: Regione Campania Autorità portuali, Enti locali.

3.2.2 Asse IV - Energia Sostenibile

Priorità di Investimento 4.b: Promuovere strategie di bassa emissione di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare per le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di misure di adattamento finalizzate all'attenuazione delle emissioni"

Obiettivo Specifico 4.6: Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane

Tipologia di azioni:

Azione 4.6.1 - Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto

Nell'ambito dell'obiettivo specifico 4.6 si intende promuovere la mobilità urbana in particolare nell'Area Metropolitana di Napoli, che presenta i maggiori problemi per densità di traffico e demografica.

L'ambito di intervento di questa azione riguarda la realizzazione ed il potenziamento dei sistemi di interscambio tra modalità diverse di spostamento e relative attrezzature. Nello specifico sono previsti:

- Programma *Smart Stations*, mirato all'aumento dell'accessibilità, alla riqualificazione ed all'adeguamento tecnologico delle stazioni del Sistema di Metropolitana Regionale (SMR) con particolare riferimento all'area metropolitana di Napoli;
- Interventi a favore della viabilità di accesso ai sistemi di trasporto urbano anche attraverso la realizzazione di parcheggi di interscambio in coerenza con i Piani di mobilità urbana o con i Piani del traffico previsti dai Comuni.

Beneficiari: Regione Campania, Società pubbliche e/o private, Comuni.

Azione 4.6.2 - Rinnovo del materiale rotabile

Il miglioramento qualitativo e quantitativo del materiale rotabile, attuato nell'ambito di un progetto organico di potenziamento dei servizi del trasporto pubblico, incluso quello ferroviario, è direttamente correlato all'incremento di viaggiatori e rappresenta un aspetto chiave per la mobilità sostenibile, in coerenza con le azioni implementate negli anni precedenti. Un miglioramento dell'attrattività del trasporto pubblico indurrà un beneficio generalizzato sulla congestione stradale, l'inquinamento, la sicurezza e sulla riduzione delle emissioni di CO₂.

- Acquisto di nuovo materiale rotabile;
- Adeguamento del materiale esistente a standard europei di efficienza, comfort, affidabilità e sicurezza limitatamente al completamento degli interventi attivati nella programmazione 2007-2013.

Beneficiari: Regione Campania, Concessionari di servizi pubblici.

Azione 4.6.3 - Sistemi di trasporto intelligenti

- Sviluppo di tecnologie di tipo ITS “*Intelligent Transport System*” al comparto del TPL al fine di rilevare e monitorare i flussi complessivi di traffico e favorire la programmazione della mobilità, la riorganizzazione dei servizi e l’incoraggiamento del trasporto pubblico;
- Sviluppo di sistemi ed applicativi informatici per contribuire al completamento dell’integrazione tariffaria territoriale attraverso l’introduzione di titoli di viaggio “intelligenti”.

Beneficiari: Regione Campania, Enti pubblici, Società pubbliche e/o private, Concessionari di servizi pubblici.

3.2.3 Asse X - Sviluppo Urbano

La Regione riconosce alle città - in particolare di medie dimensioni - un ruolo di traino nello sviluppo per la loro capacità di configurarsi quali nodi della rete nella promozione della competitività e dell’attrattività del territorio. La trama urbana regionale si caratterizza, come definito dal Piano Territoriale Regionale, per l’esistenza di una struttura urbana policentrica, dalla significativa presenza di città medie in cui vive oltre il 22% della popolazione distribuita sul 5,2% del territorio.

L’Asse X individua quali potenziali destinatari le 19 città medie che nel 2007-2013 hanno utilizzato i fondi FESR per la realizzazione di Programmi Integrati Urbani (PIU Europa). Alle 19 città, verificata la sussistenza dei requisiti, sarà riconosciuto il ruolo di OI ex art. 7 Reg Ce n. 1301/13.

La definizione delle strategie integrate sarà attivata con procedure negoziali (cfr. sez.4). Napoli, per le sue particolari caratteristiche demografiche e strutturali, non beneficia dell’Asse X. Lo sviluppo urbano del capoluogo sarà affrontato con il completamento dei Grandi Progetti, quali snodo per lo sviluppo urbano della Città Metropolitana e della Regione. Inoltre, Napoli, come il resto del territorio della Città Metropolitana in ambito OT2 FESR e FSE, beneficia del PON METRO.

Le 12 città medie che fanno parte della Città Metropolitana definiranno strategie convergenti con quelle della Città Metropolitana garantendo la demarcazione tematica e/o territoriale delle azioni.

Tab. 5 - Risorse assegnate per tipologia di intervento

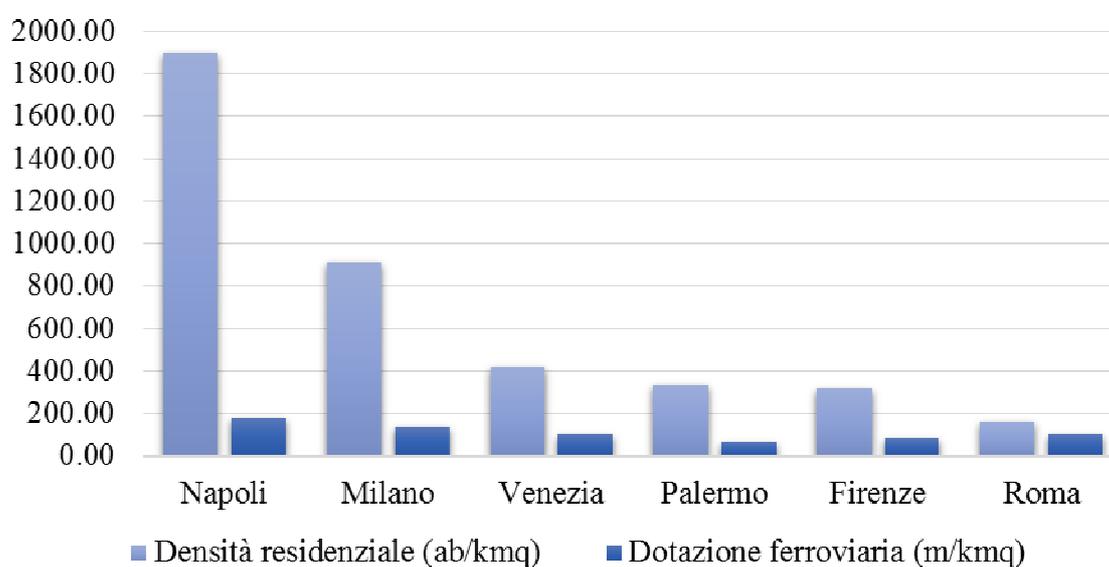
Asse IV	Importo in €
043. Infrastrutture e promozione di trasporti urbani puliti (compresi gli impianti e il materiale rotabile)	288.227.841,00
044. Sistemi di trasporto intelligenti (compresi l'introduzione della gestione della domanda, i sistemi di pedaggio, il monitoraggio informatico e i sistemi di informazione e di controllo)	7.021.912,00
Asse VII	Importo in €
039. Porti marittimi (RTE-T)	140.000.000,00
040. Altri porti marittimi	8.087.650,00
044. Sistemi di trasporto intelligenti (compresi l'introduzione della gestione della domanda, i sistemi di pedaggio, il monitoraggio informatico e i sistemi di informazione e di controllo)	11.862.551,00
034. Altre strade ricostruite o migliorate (autostrade, strade nazionali, regionali e locali)	7.681.275,00

Fonte: Regione Campania – POR FESR 2014-2020.

4. GLI INTERVENTI SULLE RETI

4.1 Reti ferroviarie nazionali

Graf. 3 - Confronto delle densità residenziali e della dotazione di infrastrutture ferroviarie.



Fonte: Relazione finale ACAM 2012

Con il CIS sottoscritto il 3 agosto 2012 dalla Regione Campania e dalle Regioni Puglia e Basilicata con il Governo nazionale e con RFI, sono stati finanziati, in particolare, nell'ambito del Piano Nazionale per il SUD (delibera CIPE n. 62/11):

- Potenziamento del nodo di Napoli.
- Collegamento tra il porto di Napoli e il nodo di Traccia.
- Direttrice ferroviaria AV/AC NA-BA (tratta campana):
 - Completamento e raddoppio della tratta Napoli – Cancellò.
 - Completamento e raddoppio della tratta Cancellò - Frasso Telesino.

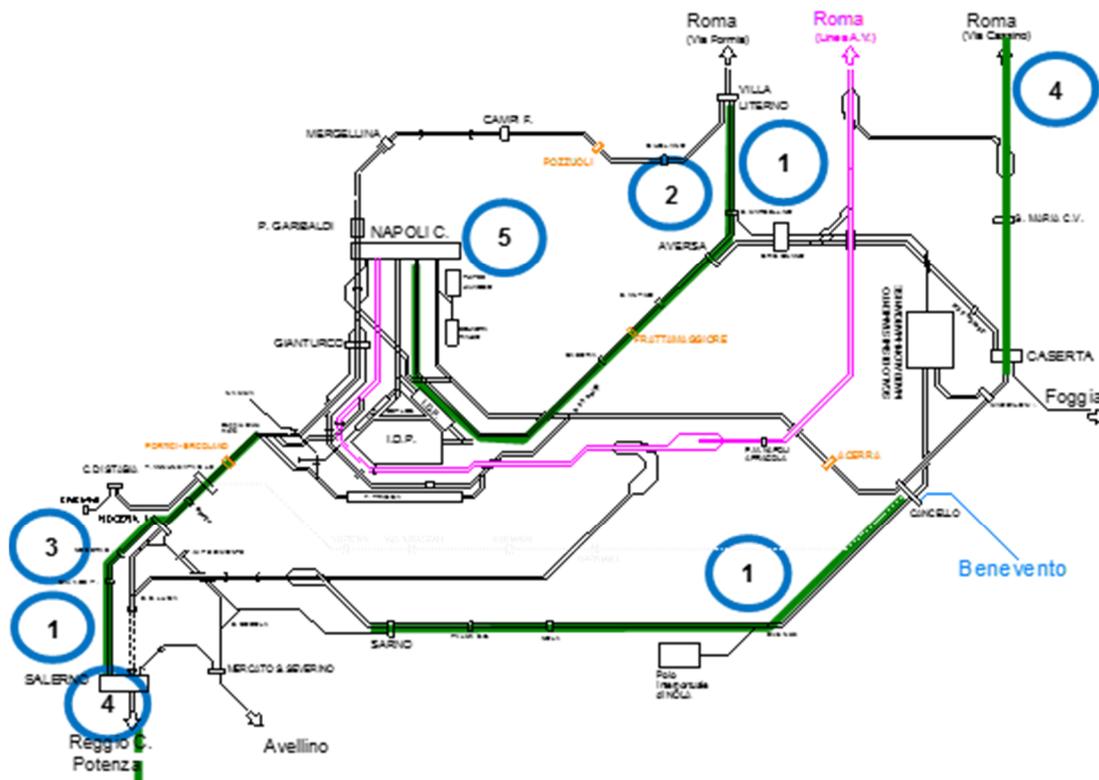
- Progettazione del completamento e raddoppio della tratta Frasso Telesino – Vitulano.
- Progettazione del completamento e raddoppio della tratta Apice - Orsara.

Con il CIS sottoscritto il 18 dicembre 2012 dalla Regione Campania e dalle Regioni Basilicata e Calabria con il Governo nazionale e con RFI, è stato finanziato l'RFI - Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico ed infrastrutturale (velocizzazione).

Investimenti in corso per gli interventi tecnologici

1. Estensione Sistema Comando e Controllo Circolazione Linee Villa Literno – Napoli, Cancello – Sarno Napoli S. G.B. – Salerno, (2016)
2. Banalizzazione del sistema di distanziamento (Blocco Automatico) tratta Villa Literno - Napoli Centrale, (2015).
3. Banalizzazione sistema di distanziamento (Blocco Conta-Assi) tratta Nocera Inferiore – Cava dei Tirreni, (2015).
4. Estensione Sistema Comando e Controllo Circolazione tratte Sparanise – Caserta, Salerno-Battipaglia, (2018).
5. Napoli Centrale – Nuovo Apparato Centrale Computerizzato, (2019)

Fig. 3 - Interventi tecnologici.

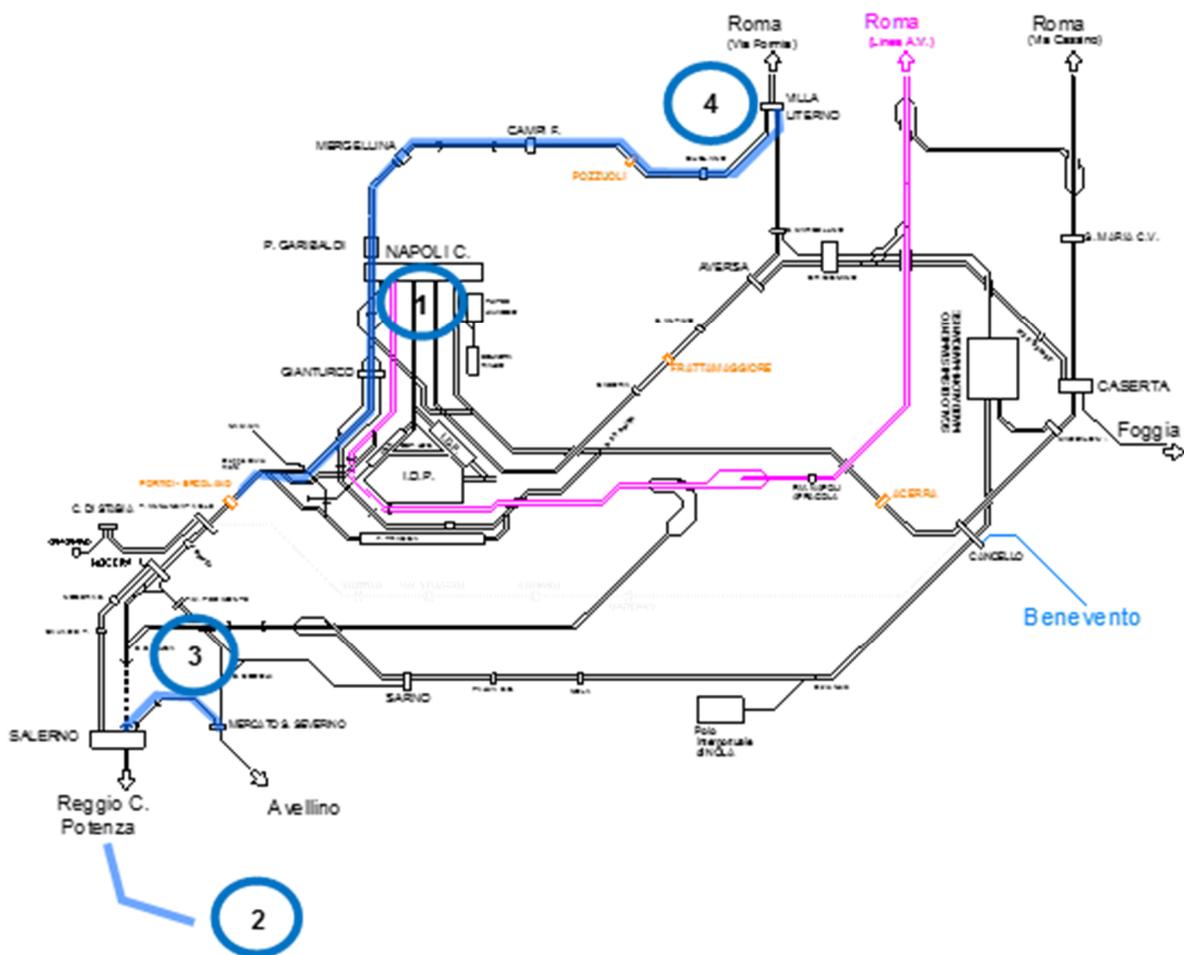


Fonte: RFI, 2014.

Investimenti in corso - Upgrade sistemi di informazione al pubblico

1. Napoli Centrale: rinnovo sistema IaP, (2014/2015)
2. Linea Battipaglia – Potenza. Realizzazione sistema con tecnologia innovativa (trasmissione VOIP). 2014
3. Mercato S.S. – Salerno. Realizzazione sistema IaP, (2015)
4. Villa L. – Napoli S.G.B.: upgrade sistema di Informazione al Pubblico a standard metropolitano, (2016)

Fig. 4 - Upgrade sistemi di informazione al pubblico.



Fonte: RFI, 2014.

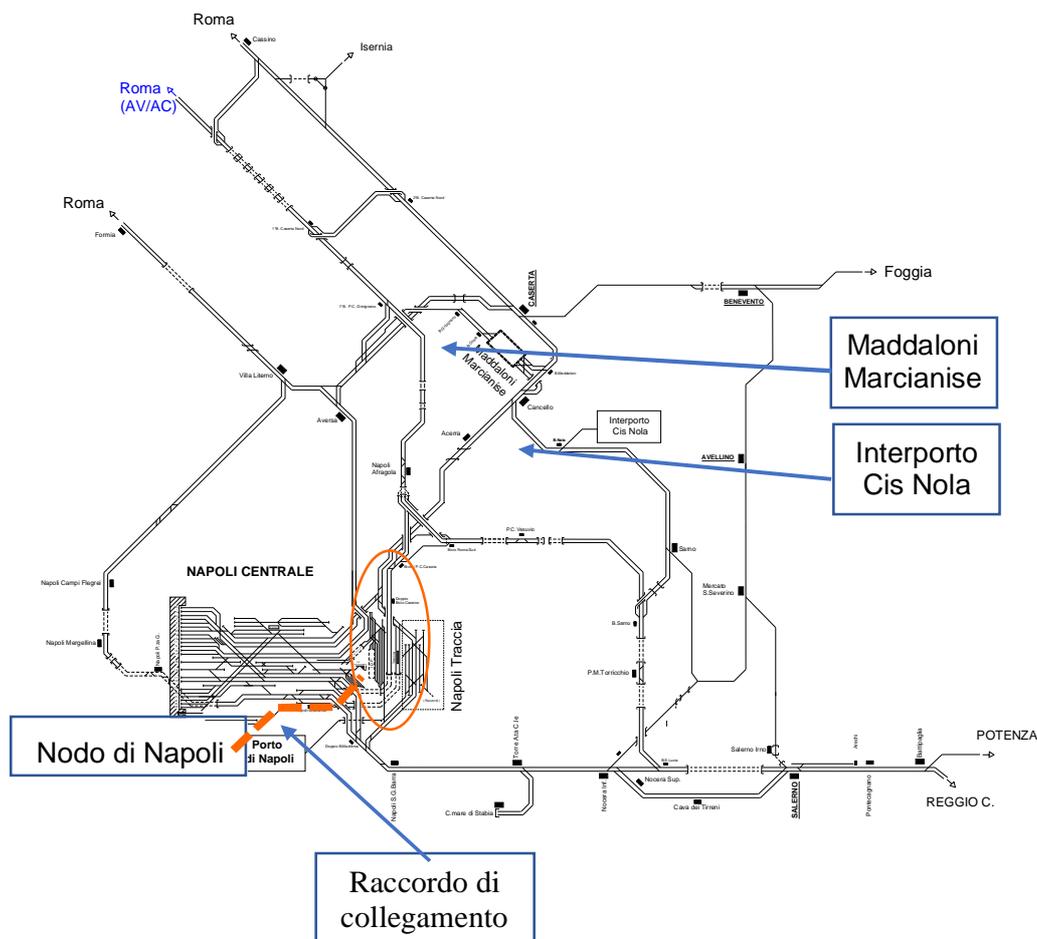
Investimenti nel breve/medio periodo

- Infrastruttura: risoluzione interferenze ed eliminazione colli di bottiglia
- Tecnologie: miglioramento capacità, affidabilità e upgrade prestazioni dei sistemi di controllo della circolazione
- Informazione al pubblico: aumento della qualità e affidabilità dell'informazione in stazione

Totale investimenti 2014-2019: **190 M€**

Investimenti a lungo termine - Sviluppo del Porto di Napoli

Fig. 5 – Quadro sinottico



Fonte: RFI, 2014

Progetto di riferimento: Piano Azione e Coesione - Logistica e porti: sistema integrato portuale di Napoli (Soggetto Attuatore: Autorità Portuale di Napoli):

Il PRG del Porto di Napoli prevede la realizzazione del nuovo molo di Levante destinato al traffico dei container.

Ipotizzato lo sviluppo di servizi tipo «navetta» verso l'impianto di Maddaloni/Marcianise, con funzione di retroporto, nel quale le merci potrebbero essere smistate nel Centro – Sud Italia.

Investimenti a lungo termine: Potenziamento collegamenti ferroviari

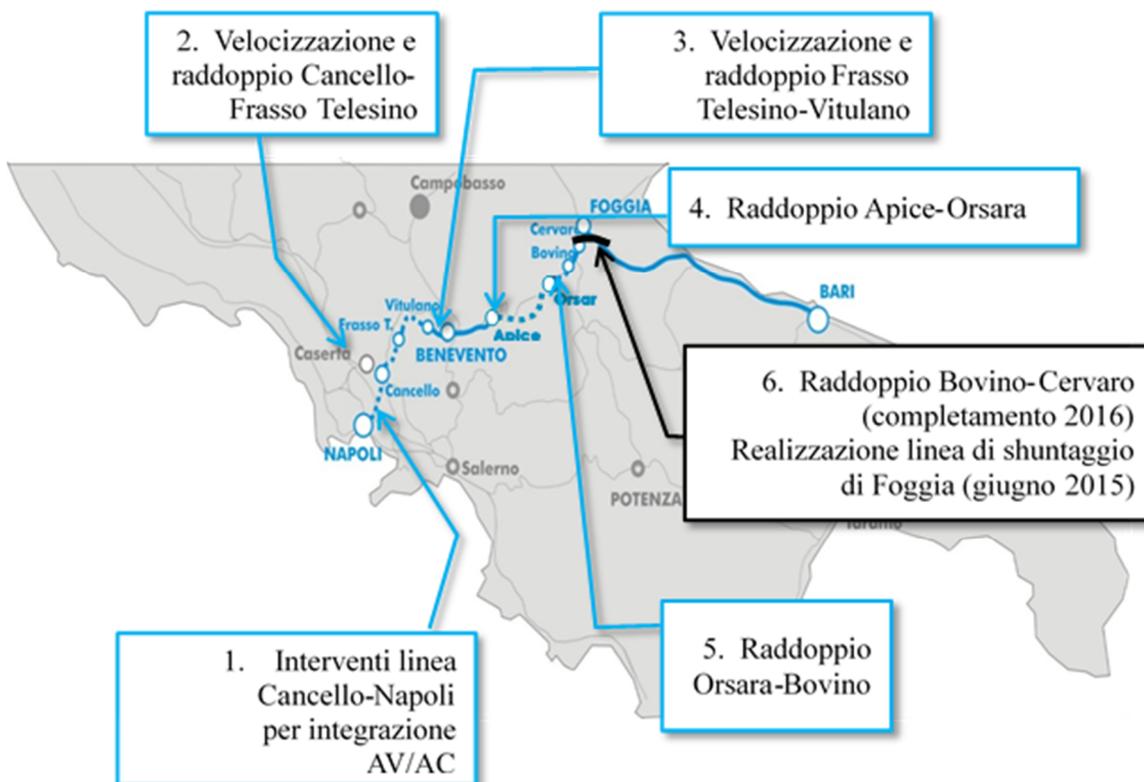
- a. Adeguamento Impianti di sicurezza sul nuovo tratto di linea Napoli Porto – Traccia (attualmente gestito come raccordo);
- b. Elettificazione del collegamento tra Napoli Traccia e la nuova stazione del porto;
- c. Risoluzione delle interferenze strada/ferro, in corrispondenza di via Galileo Ferraris, anche con variazioni dell'assetto plano-altimetrico del tracciato e inserimento del tracciato nella riqualificazione del contesto urbano;
- d. A regime nuova stazione all'interno del Porto di Napoli con binari di presa e consegna di modulo adeguato e aste di manovra.

Allo stato attuale è in fase di definizione un protocollo di intesa per affidamento Incarico di Studio di Fattibilità dell'intervento a RFI.

Investimenti a lungo termine - Itinerario Napoli-Bari

Le soluzioni tecniche e finanziarie sviluppate per l'itinerario Napoli-Bari sono indirizzate al massimo utilizzo delle risorse comunitarie del programma PON-FESR 2014-2020. L'ipotesi prevede l'uso delle risorse comunitarie per investimenti funzionali ed il meccanismo dei lotti costruttivi per la tratta Apice-Orsara.

Fig. 6 – Interventi tratto Napoli – Bari.



Fonte: RFI, 2014.

Investimenti a lungo termine - Nuova stazione AV Napoli Afragola

La nuova stazione AV Napoli Afragola a regime:

- costituirà fermata intermedia per i treni diretti al sud mediante il collegamento Nord/Sud già realizzato;
- garantirà l'interscambio tra la linea AV/AC Roma – Napoli e le linee regionali di futura realizzazione (variante Napoli – Canello e prolungamento linea Circumvesuviana).

Fig. 7 - Nuova stazione AV Napoli



Fonte: RFI aggiornamento ottobre 2014

Descrizione intervento a regime

La nuova Stazione, progettata da Zaha Hadid, prevede un corpo centrale del fabbricato di stazione, lungo 400 metri, che scavalcherà i binari come un grande ponte, sviluppandosi per oltre 30 mila metri quadrati su 4 livelli aperti al pubblico. Il progetto prevede inoltre una superficie esterna di circa 150 mila mq caratterizzati da aree verdi,

un parcheggio per circa 1.400 posti auto e diversi terminal per autobus turistici e regionali.

Stato di attuazione

In fase di riappalto a seguito rescissione contrattuale (affidamento previsto entro dic 2014) in corso progettazione esecutiva fase 1 a cura Italferr;

Fasi Funzionali

1° Fase Funzionale (dic 2016)

- Livello 0 (livello Piano del Ferro – Banchine strettamente strumentali ai binari AV);
- Livello 2 (livello di accesso stazione, biglietteria, polfer, atrio, sala d’attesa, locali commerciali);

2° Fase Funzionale (2023)

- Livelli 3 e 4 (locali commerciali);
- Completamento livelli 0 e 2 con realizzazione interscambio fra servizi regionali EAV.

Scheda di sintesi degli investimenti nel nodo ferroviario di Napoli

<i>Scenario</i>	<i>Tipologia intervento</i>	<i>Linea/Impianto</i>	<i>Interventi</i>	<i>Tempi</i>	<i>Costi (M€)</i>
Breve - medio termine	Infrastrutturali	Piazza Garibaldi	Velocizzazione itinerari; Allargamento banchine	2015	2,0
		S. Giovanni Barra	Sottopasso pedonale, abbattimento barriere architettoniche, parcheggio e accesso lato Università	2015	
		Napoli Centrale, Gianturco, Campi F.	Adeguamento banchine di stazione e innalzamento a standard H55	2015-2017	3,5
		Napoli C.le	Nuovo piano regolatore di stazione	2019	85,0
		Aversa, Casoria	Nuovo piano regolatore di stazione	2015-16	85,0
	Tecnologici	Nodo di Napoli	Estensione Sistema Comando e Controllo Circolazione	I fase - 2016 II fase - 2018	
		Passante metropolitano Villa L. - Napoli S.G.Barra	Upgrade sistema di distanziamento (banalizzazione blocco)	2015-16	
		Napoli C.le	Nuovo Apparato Centrale Computerizzato di stazione	2019	
		Minturno, Sessa A., Falciano M.	Nuovo Apparato Centrale Computerizzato (1 ^a fase estensione di un nuovo sistema di telecomando sulla linea Formia-Villa L.)	2015/2017	13,0

<i>Scenario</i>	<i>Tipologia intervento</i>	<i>Linea/Impianto</i>	<i>Interventi</i>	<i>Tempi</i>	<i>Costi (M€)</i>
Breve - medio termine	Servizi di stazione	Passante metropolitano Villa L. - Napoli S.G.Barra	Interventi di riqualificazione nelle stazioni	2015	--
		Battipaglia - Potenza	Realizzazione sistema IaP con tecnologia innovativa	gen. 2015	0,6
		Napoli C.le	Upgrade sistema di informazione al pubblico	2015	1,7
		Passante metropolitano Villa L. - Napoli S.G.Barra	Upgrade sistema di Informazione al Pubblico a standard metropolitano	2016	--
		Linea Mercato S.S. – Salerno	Realizzazione sistema IaP	2016	0,5
				Totale	191,3

Fonte: Aggiornamento RFI, marzo 2015

4.3 Metropolitana di Napoli (Fonte: Comune di Napoli)

Linea 1: Dante / Municipio / Garibaldi / Centro Direzionale

Il Comune di Napoli è il soggetto attuatore per le seguenti opere previste:

completamento opere civili, tecnologiche e finiture

La lunghezza complessiva della tratta è di 5,3 km e comprende 6 stazioni: Dante; Toledo; Municipio; Università; Duomo; Garibaldi.

Allo stato dell'arte il finanziamento pubblico disponibile ammonta a circa 1.376 M€ e la Linea 1 è completata dal punto di vista trasportistico, a meno dell'apertura della stazione Duomo e del completamento funzionale delle stazioni Municipio e Garibaldi.

Le criticità sono relative a:

- Opere archeologiche e sistemazioni aree esterne ancora da completare.
- Tempi di acquisizione dei 10 treni finanziati sul POR.
- Fabbisogno finanziario residuo: 220 M€ (di cui 90 M€ programmati dal «Decreto Infrastrutture»).

Linea 1: Centro Direzionale - Capodichino/Aeroporto - Capodichino/Di Vittorio

Il Comune di Napoli è il soggetto attuatore della tratta che si estende per un lunghezza complessiva di 3,4 km, con 4 stazioni: Centro Direzionale, Tribunale, Poggioreale e Capodichino.

La tratta riprende alcune opere in parte già realizzate per quanto riguarda la linea e la stazione Centro Direzionale.

Importo complessivo: 636 M€

Allo stato dell'arte i lavori sono stati avviati ed il finanziamento pubblico disponibile ammonta a circa 593 M€

Il fabbisogno residuo, pari a 43 M€, è relativo alla tratta Capodichino/Aeroporto – Capodichino/Di Vittorio.

Linea 6: Mergellina – San Pasquale - Municipio

Il Comune di Napoli è soggetto attuatore della Linea 6 per le tratte: Mergellina - S. Pasquale e S. Pasquale – Municipio.

La lunghezza complessiva è di 3.8 km, con 4 stazioni completamente interrate:

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

Allo stato dell'arte il finanziamento pubblico disponibile è circa 588 M€

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.

Le criticità sono relative a:

- Fabbisogno finanziario residuo: 260 M€ per la tratta in costruzione da Mergellina a Municipio;
- Necessità di acquisizione treni;
- Necessità di completare la linea almeno fino al deposito (via Campegna)

(Fabbisogno finanziario circa 400 M€)

4.4 Sistema Metropolitano Regionale (Fonte: EAV).

Linee Circumvesuviane

Completamento raddoppio tratta T. Annunziata-Castellammare 1° e 2° stralcio (completamento opere civili, realizzazione nuova fermata Madonna dei Flagelli, parcheggio di interscambio Moregine, riqualificazione stazione e nuovo parcheggio Via Nocera)	40 M€
Interramento tratta Feudo –Nola della linea Napoli-Baiano (opere civili, armamento e tecnologie ferroviarie, nuova stazione interrata di Nola)	120 M€
Completamento raddoppio T. Annunziata - Pompei fino alla progr. 5+342 (impianti e restyling stazioni)	3 M€
	Totale 163 M€

Linee Metro-Campania Nordest

Completamento e potenziamento della Piscinola-Aversa Centro	522 M€
Completamento della tratta Piscinola-Capodichino (Opere di linea e nuove stazioni di Miano, Regina Margherita e Di Vittorio)	393 M€
	Totale 915 M€

Linea Cumana

Ristrutturazione della stazione di Montesanto (completamento del progetto originario della stazione di testa di Montesanto con apertura delle uscite laterali e la riorganizzazione degli spazi interni)	77,3 M€
Completamento stazione di Baia (interventi di collegamento alla zona portuale, interventi di completamento architettonico, impiantistico e strutturale)	7,4 M€
Raddoppio tratta Dazio – Gerolomini – Cantieri (nuovi attrezzaggi ferroviari e nuove stazioni di Pozzuoli: Vallone Mandria e Cantieri)	85 M€
Ammodernamento tecnologico dell'intera linea Cumana (nuovo sistema ACC multistazione, realizzazione del nuovo sistema di controllo della circolazione treni)	18,5 M€
	Totale 188 M€

Linea Circumflegrea

Bretella di Monte S.Angelo, 1° e 2° lotto (realizzazione di 5,4 km di nuova linea e delle stazioni di Monte S.Angelo, Parco S.Paolo, Terracina, nonché adeguamento delle stazioni di Soccavo e Mostra)	241 M€
Raddoppio Circumflegrea, tratta Traiano-Pianura (opere di linea, recupero Galleria Camaldoli, nuovo accesso stazione di Pianura)	26,4 M€
Raddoppio Circumflegrea, tratta Pisani-Quarto (opere civili, armamento e tecnologie ferroviarie)	27,7 M€
	Totale 295 M€

Principali interventi a breve termine

Linea Circumflegrea – Interventi sulla tratta Montesanto-Piave-Soccavo (ex nodo Cilea) (raddoppio della linea tra Montesanto e Piave, completamento risanamento statico Galleria Vecchia Vomero, realizzazione di bybass, locali tecnici e pozzo di ventilazione, adeguamento normativo gallerie, adeguamenti tecnologici per potenziare il servizio)	61 M€
Linee Circumvesuviane – Interramento tratta all'interno del Comune di Pompei (eliminazione pp.ll., opere civili, armamento e tecnologie ferroviarie)	129M€
	Totale 190 M€

4.5 Materiale rotabile ferroviario

Acquisto treni

Importo complessivo: 382 M€

Diponibilità: 98 M€

Fabbisogno ulteriore 284

Revamping

Importo complessivo: 124 M€

Diponibilità: 81 M€

Fabbisogno ulteriore 43 M€

La Rete Metropolitana di Napoli



Fonte: Regione Campania

5. GLI INTERVENTI SUL SISTEMA DELLA LOGISTICA

5.1 Porti di livello nazionale

<i>Opera/Gestore</i>	<i>Importo (M€)</i>
Sistema integrato portuale (Autorità Portuale Napoli)	154
Nuova darsena di levante (Autorità Portuale Napoli)	410
Sistema integrato portuale di Salerno (Autorità Portuale Salerno)	73
Collegamenti ferroviari e stradali (Autorità Portuale Salerno)	146
	Totale 783 M€

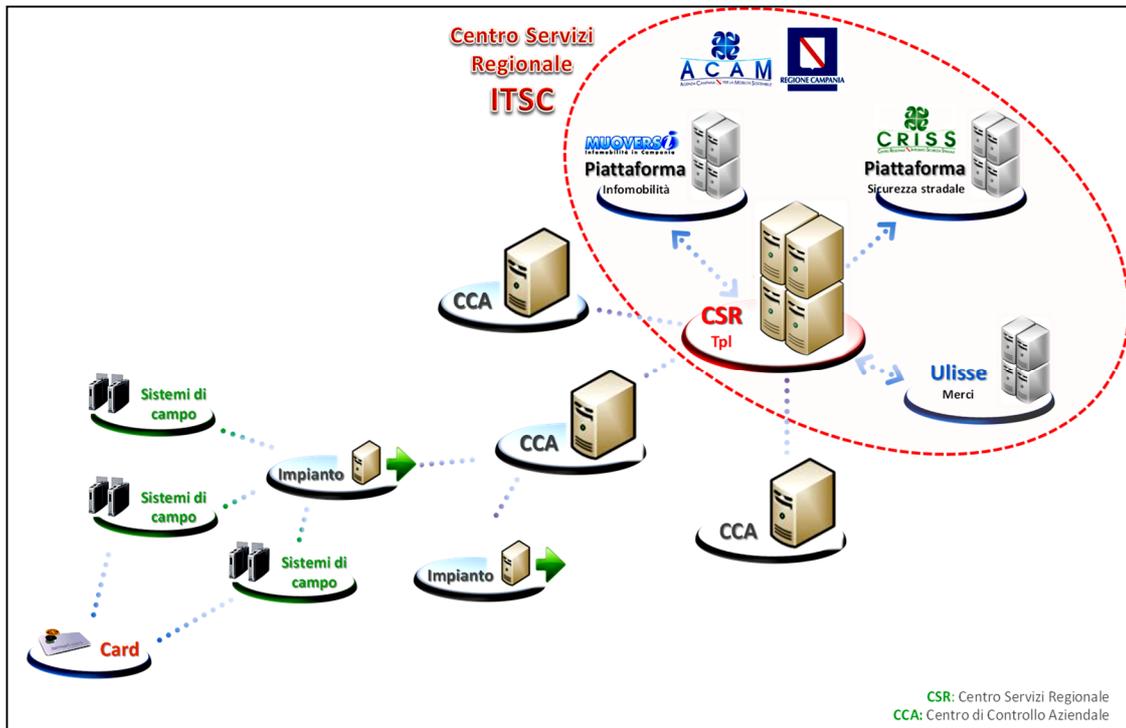
5.2 Porti di livello regionale

<i>Opera/Gestore</i>	<i>Importo (M€)</i>
Porto di Pozzuoli	9
Porto di Ischia	2,3
Porto di Torre Annunziata	33
	Totale 44 M€

5.3 Interporti

<i>Opera/Gestore</i>	<i>Importo (M€)</i>
Strada di collegamento fra l'interporto di Marcianise, lo svincolo autostradale sull'A30 e la ex SS 265 (Comune di Maddaloni)	9,3
Realizzazione del raddoppio della presa e consegna nonché del suo prolungamento e del relativo sottopasso ferroviario (Interporto Sud Europa)	13,2
Potenziamento delle infrastrutture esterne e viabilità di accesso all'Interporto di Nola (2° Lotto) (Interporto Campano)	13,5
	Totale 36 M€

5.4 Intelligent Transport System Campano



Il progetto ITSC - Intelligent Transportation System della Regione Campania prevede la realizzazione di un sistema integrato di infrastrutture tecnologiche (sistemi, dispositivi, procedure) applicato a tutti i comparti della mobilità della Regione (trasporto collettivo, trasporto individuale e trasporto merci) e a tutte le modalità di trasporto (gomma, ferro, nave):

- Sistema di monitoraggio delle flotte delle aziende che erogano servizi TPL
- Sistema di monitoraggio delle flotte delle aziende che trasportano merci pericolose (progetto Ulisse);
- Sistema di monitoraggio del trasporto veicolare su strada;
- Sistema di bigliettazione elettronica, basato su tecnologie con tessere smart card a contatto e di prossimità capace di tracciare in tutte le sue componenti lo spostamento del singolo viaggiatore;

- Sistema di informazione al pubblico distribuito oltre che presso le aree ed i mezzi di trasporto anche attraverso canali di comunicazione standard ed innovativi, mediante lo sviluppo del progetto “Muoversi in Campania”;
- Sistema di security rivolto all’utenza ed agli operatori;
- Sistemi centrali allocati presso gli enti regolatori ed aziende di trasporto.

Importo complessivo 40 M€

Disponibilità 30 M€

Fabbisogno ulteriore 10 M€

6. INTERVENTI SULLE INFRASTRUTTURE STRADALI

6.1 Rete di livello nazionale e regionale



In fase di ultimazione:

- Potenziamento Napoli - Pompei - Salerno (SAM) (360 M€)
- Completamento Via Sartania (Commissario ex L.887/84) (59,5 M€)

In corso:

- GP “S.S. 268 del Vesuvio – lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo svincolo di Angri” (ANAS) (57 M€)
- Collegamento tra Tangenziale di Napoli (via Campana), rete viaria costiera e porto di Pozzuoli (Commissario ex L.887/84) (153 M€)

Finanziati, da avviare:

- Raddoppio da due a quattro corsie della variante alla S.S. 268 del Vesuvio dal km 0+000 al Km 19+554 (ANAS) (166,37 M€);

- Interventi di I fase per la messa in sicurezza della SS 268 del Vesuvio (ANAS) (10 M€)
- Interventi tecnologici per la messa in sicurezza della SS 268 del Vesuvio (ACaM) (10 M€)
- Strada a scorrimento veloce per il collegamento della Valle Lauro con l'autostrada A30 – 1° e 2° lotto (48 M€)

Programmati:

- Raddoppio da due a quattro corsie della SS 268 del Vesuvio dal km 19+554 al km 29+289 in corrispondenza dello svincolo di Angri (ANAS) (80 M€)
- Strada a scorrimento veloce per il collegamento della Valle Lauro con l'autostrada A30 – 3° lotto (38 M€)

Importo complessivo: **981 M€**

Disponibilità: **863 M€**

Fabbisogno ulteriore **118 M€**(Programmati)

6.2 Tangenziale di Napoli



Adeguamento sismico dei principali viadotti autostradali

Mitigazione impatto ambientale

Sicurezza della circolazione

Ampliamento stazioni autostradali

Progetto preliminare per realizzazione nuovo asse viario “Asse Occidentale”

Interventi finalizzati al miglioramento dei collegamenti tra l’autostrada ed il territorio

Importo: 93 M€

Disponibilità: 0 M€

Fabbisogno ulteriore 93 M€(Programmati)

7.1 Investimenti 2004-2013

Intervento	Anno di previsione										Totale [K€]
	2004/05	2005/06	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
Aumento Capacità	5.849	3.357	4.405	23.578	23.106	9.288	10.611	9.408	5.269	9	94.881
Manutenzioni e riqualificazioni	3.541	8.666	3.499	5.222	11.660	4.481	10.812	8.295	5.652	5.239	67.067
Qualità sicurezza e ambiente	--	4.704	3.940	3.711	2.590	1.896	1.393	3.662	1.945	1.531	25.372
Impianti e tecnologia	4.477	1.836	1.070	1.242	1.715	421	473	1.258	1.293	596	14.381
TOTALE	13.867	18.563	12.914	33.753	39.071	16.085	23.290	22.624	14.159	7.376	201.702

Fonte: Aeroporto Internazionale di Napoli

7.2 Previsioni 2014-2023

Intervento	Anno di previsione										Totale [K€]
	20014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Aumento Capacità	2.200	3.850	4.500	4.300	6.000	1.000	2.900	3.210	7.300	7.700	42.960
Manutenzioni e riqualificazioni	7.360	7.960	3.970	3.570	4.570	4.320	3.320	4.320	3.320	3.570	46.280
Qualità sicurezza e ambiente	1.850	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	10.850
Impianti e tecnologia	790	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	11.590
Efficientamento Energetico	1.800	3.600	3.050	--	--	--	--	--	--	--	8.450
TOTALE	14.000	17.610	13.720	10.070	12.770	7.520	8.420	9.730	12.820	13.470	120.130

Fonte: Aeroporto Internazionale di Napoli

8. QUADRO RIASSUNTIVO DEGLI INTERVENTI

8.1 Considerazioni di sintesi

Come detto in apertura, il presente “*Rapporto*” è stato avviato con l'obiettivo di fornire alle amministrazioni interessate, in modo particolare alla Regione Campania, un quadro delle principali infrastrutture per la mobilità nell'area napoletana, riguardate dal punto di vista dei finanziamenti e dello stato di attuazione^(*).

Lo “*Schema riassuntivo opere-importi*” (V. Tab. A) riassume sinteticamente la situazione attuale, dalla quale discendono le considerazioni riportate di seguito che si ritiene possano risultare utili ad orientare le scelte dei soggetti preposti alla programmazione e all'attuazione.

- 1) Il costo complessivo previsto per la realizzazione delle opere è di 13.938 M€ mentre le risorse disponibili contabilmente sono 7.784 M€ (55.84%). Il fabbisogno residuo ammonta, quindi, a 6.154 M€, di cui 526 M€ vengono indicati come programmati a diverso titolo.
- 2) Guardando alle singole opere si vede che la situazione di maggiore incertezza riguarda le infrastrutture ferroviarie di competenza RFI, per le quali a fronte di un importo totale di 5.720 M€ vi è una disponibilità di 1.973 M€ (34.50 %) il che dà luogo ad un fabbisogno residuo di ben 3.747 M€, di cui programmati 508 M€
Inoltre si rileva che la quasi totalità dell'importo previsto è relativa alla tratta campana della linea AV/AC Napoli-Bari che ammonta a 5.205 M€

a fronte della quale la disponibilità è di soli 1.666 M€ il che lascia un fabbisogno residuo di ben 3.539 M€

Da rilevare che per questa opera l'avanzamento della spesa è di appena 127.23 M€ pari al 7.62% del finanziamento disponibile, il che fa pensare ad un forte rallentamento nella realizzazione di questa fondamentale opera. (V. Tab. C).

Tale deduzione trova conforto anche dall'esame della situazione delle singole tratte.

Per due di queste – *Raddoppio Frasso Telesino/Vitulano* e *Raddoppio con variante Apice/Orsara* – la preoccupazione sta nella sostanziale mancanza di finanziamenti disponibili (2.12% la prima e 3.81% la seconda), mentre per le altre due – *Raddoppio Cancellò/Frasso Telesino* e *Variante Cancellò/Napoli* – è relativa al fatto che pur essendo totalmente finanziate hanno un avanzamento dei lavori irrisorio, rispettivamente dell'1.82% la prima e dell'12.19% la seconda.

- 3) Rilevanti sono anche i fabbisogni residui per il *Sistema Metropolitano regionale di competenza dell'ANM - Comune di Napoli* (951 M€ con 90 M€ programmati); per il *Sistema metropolitano regionale di competenza dell'EAV* (671M€ con 228 M€ programmati); per il *Sistema della logistica* (146 M€ senza importi programmati); per il *Materiale rotabile ferroviario* (327 M€ senza importi programmato); per le *Opere stradali* (272 M€, senza importi programmati)
- 4) Il fabbisogno residuo per l'*Aeroporto di Napoli Capodichino* pur essendo contenuto (30 M€), rappresenta la totalità dell'importo occorrente.

Buona è la situazione per quanto riguarda il *Materiale rotabile gomma*, interamente finanziato, e per il *Progetto ITSC campano* per il cui totale finanziamento occorrono 10 M€

Complessivamente il quadro che emerge appare piuttosto critico, considerando che il complesso delle opere prese in considerazione non è finanziato per il 43% dell'importo (5.926 M€) e che la quota parte programmata, di per sé incerta, è appena il 9% del fabbisogno residuo (526 M€).

(*) I dati qui riportati sono riferiti al 31.12.2015

Tab. A**Schema riassuntivo Opere/Importi (M€)**

(P = Programmato)

Opera/Gestore	Importo	Disponibilità	Fabbisogno ulteriore
Principali infrastrutture ferroviarie (RFI)	5.720	1.973	3.747 (P=208)
Sistema Metropolitano Regionale (ANM - Comune di Napoli)	3.670	2.719	951 (P=90)
Sistema Metropolitano Regionale (EAV)	1.947	1.276	671 (P=228)
Sistema della logistica (Gestori vari)	877	731	146
Opere stradali (Gestori vari)	1.074	802	272
Aeroporto Napoli e Salerno	70	40	30
Progetto ITSC Campano	40	30	10
Materiale rotabile ferroviario	506	179	327
Materiale rotabile gomma	34	34	- - -
Totale	13.938	7.784	6.154 (P=526)

Tab. B**Ripartizione Importi/Finanziamenti per singole opere (M€)**

(P = Programmato)

Opera	Importo	Disponibile contabilmente	Fabbisogno ulteriore
Nodo Napoli	190	77	113 (P=113)
Porto Napoli - Traccia	95	- - -	95 (P=95)
AV/AC Napoli - Bari	5.205	1.666	3.539
Battipaglia – Paola – Reggio Calabria	230	230	- - -
Totale	5.720	1.973	3.747 (P=208)

Sistema Metropolitano Regionale (ANM - Comune di Napoli)

Opera	Importo	Disponibile contabilmente	Fabbisogno ulteriore
Metro 1 (Dante - Garibaldi - Direzionale)	1.757	1.538	219 (P=90)
Metro 1 (Direzionale - Capodichino)	636	593	43
Metro 6 (Mergellina - Municipio)	848	588	260
Metro 6 (completamenti)	400	- - -	400
Opere varie	29	- - -	29
Totale	3.670	2.719	951 (P=90)

Sistema Metropolitan Regionale (EAV)

Opere	Importo	Disponibile contabilmente	Fabbisogno ulteriore
Piscinola - Aversa	522	461	61
Piscinola - Capodichino	393	126	267 (P=228)
Capodichino – Di Vittorio	43	43	- - -
Circumvesuviana	295	163	132
Cumana	188	188	- - -
Circumflegrea	356	295	61
Stazioni varie	150	- - -	150
Totale	1.947	1.276	671 (P=228)

Sistema della logistica (Gestori vari)

Opere	Importo	Disponibile contabilmente	Fabbisogno ulteriore
Porto di Napoli	564	564	- - -
Porto di Salerno	233	87	146
Hub interportuale (Marcianise/Nola)	36	36	- - -
Porti di livello regionale (Pozzuoli/Ischia/Torre Annunziata)	44	44	- - -
Totale	877	731	146

Opere stradali (Gestori vari)

Opere	Importo	Disponibile contabilmente	Fabbisogno ulteriore
Napoli – Pompei - Salerno	360	360	0
Completamento V. Sartania	59	59	0
S.S. 278 fino Angri	57	57	0
Tang. Napoli – Pozzuoli	153	153	0
Opere varie	352	80	272
Tang. Napoli	93	93	0
Totale	1.074	802	272

Aeroporti Napoli e Salerno (GESAC – Aeroporto Salerno)

Opere	Importo	Disponibile contabilmente	Fabbisogno ulteriore
Napoli - Capodichino	30	- - -	30
Salerno - Pontecagnano	40	40	- - -
Totale	70	40	30

Progetto ITSC Campano

Opere	Importo	Disponibile contabilmente	Fabbisogno ulteriore
Centrale e applicazione ferro	40	30	10
Totale	40	30	10

Materiale rotabile ferroviario			
Opere	Importo	Disponibile contabilmente	Fabbisogno ulteriore
Acquisto treni linee varie	382	98	284
Revamping linee varie	124	81	43
Totale	506	179	327

Materiale rotabile gomma			
Opere	Importo	Disponibile contabilmente	Fabbisogno ulteriore
EAV	10	10	0
ACAM	24	24	0
Totale	34	34	0

Tab. C

(Dati ufficiali relativi agli stati di avanzamento dei CIS al 31/12/2015).

NAPOLI-BARI AV/AC

Intervento	Costo (€)	Finanziamento disponibile (€)	Fabbisogno residuo (€)	Avanzamento spesa (€)	Avanzamento spesa (%)
Raddoppio Cannello - Frasso Telesino	730.000.000,00	730.000.000,00	0,00	13.314.872,97	1,82%
Raddoppio Frasso Telesino-Vitulano	986.000.000,00	21.000.000,00	965.000.000,00	3.531.025,00	0,36%
Raddoppio con variante Apice-Orsara	2.676.000.000,00	102.727.621,13	2.573.272.378,87	11.272.378,87	0,42%
Variante Cannello - Napoli	813.000.000,00	813.000.000,00	0,00	99.113.663,61	12,19%
Totale	5.205.000.000,00	1.666.727.621,13	3.538.272.378,87	127.231.940,45	2,44%

9. IL PATTO PER LO SVILUPPO DELLA REGIONE CAMPANIA

9.1 Le indicazioni emergenti

In data 24 aprile 2016 è stato sottoscritto tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Campania un accordo finalizzato alla *“Attuazione degli interventi prioritari e individuazione delle aree di intervento strategico per il territorio”*, che introduce alcune novità rispetto al quadro delineato nel presente Rapporto che, come detto, è basato su dati e informazioni al 31.12.2015.

Il *“Patto”* muove dal presupposto che lo sviluppo del Mezzogiorno richiede la messa in campo di azioni mirate a ridurre il divario con il Centro-Nord, il che rappresenta una positiva novità rispetto all'atteggiamento finora tenuto dal Governo rispetto alle reiterate sollecitazioni espresse in questo senso da più parti e, in modo particolare, dalla SVIMEZ nell'annuale *“Rapporto sull'Economia del Mezzogiorno”*.

Tuttavia va osservato che il *“Patto”* riferisce le azioni in questione ad una *“strategia di azioni sinergiche e integrate”* certamente indispensabile e di cui da tempo si avverte la necessità, ma i cui contenuti non vengono delineati nel *“Patto”* stesso che si limita ad affermare che *“la Presidenza del Consiglio dei Ministri intende attivare d'intesa con la Regione Campania un processo di pianificazione strategica”*.

In sostanza è come se la *“strategia”* venisse assunta non come un a-priori rispetto al quale modulare le azioni attuative, ma come l'esito ex-post delle azioni stesse. Detto in altri termini, sembra affermarsi non una *“politica di programmazione”* ma una *“logica del fare”* che, in quanto tale, non dice quale sia l'assetto complessivo del territorio e delle sue componenti che si intende perseguire ad un determinato orizzonte temporale.

Ciò detto le aree di intervento indicate nel “*Patto*” riguardano:

1. Infrastrutture
2. Ambiente
3. Sviluppo economico e produttivo
4. Scuola, Università e lavoro
5. Turismo e cultura
6. Sicurezza e Cultura della legalità

Per quanto riguarda il campo di pertinenza del presente “*Rapporto*”, va detto in generale che è certamente condivisibile l'obiettivo enunciato di volere “*migliorare la mobilità per lo sviluppo delle imprese e dei territori*”, così come l'importanza assegnata agli interventi sulla viabilità provinciale e comunale per assicurare la connessione delle aree interne e per risolvere le situazioni di pericolo.

Complessivamente il “*Patto*” indica interventi, da realizzarsi entro il 2017, per un ammontare di 3.517 M€ di cui già assegnati 1.797 M€ (51.09 %). La copertura del fabbisogno residuo, pari a 1.720 M€, viene affidata per la maggior parte (1.192 M€) al FSC 2014-2010, per una altra consistente quota (528 M€) ad “*altre risorse disponibili*” e per una quota minore (55 M€) al fondo FSC al 2017 (V. Tab. D)

9.2 Il raffronto con il “*Rapporto*”

Poiché, come detto, i dati su cui sono basate le valutazioni contenute nel presente “*Rapporto*” sono fissati al 31 dicembre 2015, si è ritenuto opportuno fare una verifica degli stessi rispetto alle indicazioni “*Opere-Finanziamenti*” fornite dal “*Patto*”.

Il raffronto riguarda un numero limitato di opere, in quanto quelle del “*Patto*” sono un sottoinsieme di quelle prese in considerazione nel “*Rapporto*”, come si evince da fatto che i rispettivi importi sono molto diversi: 3.517 M€ nel *Patto*, 14.683 M€ nel *Rapporto*.

In dettaglio la comparazione è riportata nei prospetti che seguono (espressi in M€), dai quali si evince che il fabbisogno residuo totale per l'insieme delle medesime opere, è indicato dal "Rapporto" in 1.397 M€e dal "Patto" in 383 M€

Si tratta di una differenza notevole (1.014 M€) riconducibile per la gran parte ai maggiori importi indicati dal "Rapporto" per la Metropolitana Linea 6

(+ 616 M€), per l'acquisto di Materiale rotabile ferroviario (+ 228 M€) e per il Nodo ferroviario di Napoli (+113 M€).

AEROPORTO DI SALERNO

Tipologia	Importo	Finanziamento disponibile	Finanziamento residuo
Patto	40.00	40.00	- -
Rapporto	40.00	40.00	- -

SISTEMA METROPOLITANO REGIONALE

Linea Direzionale - Capodichino			
Tipologia	Importo	Finanziamento disponibile	Finanziamento residuo
Patto	643.10	593.10	50.00
Rapporto	636.00	593.00	43

Linea Capodichino - Di Vittorio			
Tipologia	Importo	Finanziamento disponibile	Finanziamento residuo
Patto	42.48	42.48	--
Rapporto	43.00	43.00	--

Acquisto materiale rotabile ferroviario			
Tipologia	Importo	Finanziamento disponibile	Finanziamento residuo
Patto	84.27	28.09	56.18
Rapporto	382.00	98.00	284.00

Revamping linee varie			
Tipologia	Importo	Finanziamento disponibile	Finanziamento residuo
Patto	72.31	72.31	--
Rapporto	124.00	81.00	43

Nodo di Napoli			
Tipologia	Importo	Finanziamento disponibile	Finanziamento residuo
Patto	100.00	100.00	- -
Rapporto	190.00	77.00	113.00

Metropolitana Linea 6			
Tipologia	Importo	Finanziamento disponibile	Finanziamento residuo
Patto	275.05	230.54	44.51
Rapporto	1.248.00	588.00	660.00

Ferrovia Circumflegrea			
Tipologia	Importo	Finanziamento disponibile	Finanziamento residuo
Patto	26.40	14.52	11.88
Rapporto	356.00	309.00	47.00

Ferrovia Circumvesuviana			
Tipologia	Importo	Finanziamento disponibile	Finanziamento residuo
Patto	174.05	15.00	159.05
Rapporto	295.00	163.00	132

Tratta Piscinola-Aversa			
Tipologia	Importo	Finanziamento disponibile	Finanziamento residuo
Patto	61.42	--	61.42
Rapporto	522.00	461.00	61