



INTESA GENERALE QUADRO

tra

GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA

e

REGIONE CAMPANIA

ROMA,

CONSIDERATO che la regione Campania ha una popolazione residente pari a circa il 10% della popolazione italiana con un territorio che invece copre meno del 5% del totale nazionale, e che, pertanto, presenta un'elevata densità abitativa, concentrata soprattutto in provincia di Napoli che risulta la più densamente popolata d'Italia e tra le più dense al mondo;

CONSIDERATO che nella strategia di sviluppo della Regione Campania, il settore dei trasporti riveste un ruolo importante sia per le specifiche finalità trasportistiche e territoriali, quali il collegamento fra le diverse parti della Regione, la riduzione del traffico, della congestione e dell'inquinamento nelle città e nelle aree metropolitane, l'accessibilità delle aree interne e costiere, il rafforzamento della rete logistica a supporto del sistema produttivo regionale, sia per la valorizzazione degli interventi strutturali come occasioni di riqualificazione urbanistica e, più in generale, di sviluppo economico;

CONSIDERATO che gli investimenti in corso e quelli futuri, di cui alcuni di interesse nazionale ed internazionale, rappresentano un volano per lo sviluppo di alcuni settori importanti dell'industria manifatturiera campana quali i settori ferroviario, aeronautico, cantieristico, automobilistico, delle tecnologie avanzate per il controllo e la sicurezza;

EVIDENZIATO che lo sviluppo dei trasporti e della logistica sono tra le politiche pubbliche più efficaci per attivare crescita della produzione e nuova occupazione stabile nel tempo e, quindi, contribuire a ridurre lo storico gap economico e civile della Campania e del Mezzogiorno;

RILEVATO che gli obiettivi e le strategie della pianificazione regionale nel settore dei trasporti si articolano su due macrolivelli territoriali che assicurano piena interoperabilità tra sistemi e servizi nazionali e regionali: il livello dell'inserimento e della valorizzazione del territorio regionale nel contesto nazionale e comunitario e il livello del soddisfacimento delle esigenze di mobilità a scala regionale;

CONSIDERATO che tra le principali linee di intervento tese allo sviluppo della Campania nel contesto internazionale, nazionale e del Sud Italia, figura la realizzazione, in coordinamento sinergico con le altre regioni del Mezzogiorno, della piattaforma logistica unitaria e integrata del Sud quale nodo fondamentale della rete di infrastrutture materiali e immateriali nell'Italia Meridionale e nel Mediterraneo Centrale, con l'obiettivo di attivare relazioni efficaci sia con le altre regioni del Mezzogiorno sia con gli altri Paesi mediterranei, che producano un aumento di servizi di qualità ed una conseguente crescita dei traffici interni e con il Far-East;

CONSIDERATO che l'orientamento del Legislatore nazionale è di attribuire sempre maggiore autonomia finanziaria alle varie Autorità portuali e che, dunque, sarà possibile accedere in tempi rapidi anche alle risorse previste dal Decreto Legge 225/2010 per conseguire un adeguamento dell'offerta portuale della Campania privilegiando, nella scelta degli investimenti, quelli che minimizzino i danni generati dall' "ultimo miglio";

ATTESO che per favorire e supportare tale processo risulta essenziale completare le tratte italiane della rete TEN-T *core*, in particolare il nuovo corridoio 5 "Helsinki-La Valletta" - di cui le tratte AV/AC già attivate Roma-Napoli e linea a monte nel Vesuvio sono parte - mediante il potenziamento della linea ferroviaria Napoli-Bari e dei corridoi stradali di lunga percorrenza Lazio-Campania-Puglia e risolvere i principali colli di bottiglia costituiti dai nodi urbani, dai nodi portuali marittimi, dai nodi aeroportuali e dai nodi interportuali;

CONSIDERATO che, oltre a quanto sopra riportato per le reti TEN, è previsto lo sviluppo di tutte le operazioni connesse alla promozione delle "Autostrade del mare" del Mediterraneo, con particolare riferimento a quella relativa all'Europa sud-occidentale, che collega Spagna, Francia, Italia, compresa Malta e quella relativa all'Europa sud-orientale;

RILEVATO che il collegamento fra Bari e Napoli, oltre a riguardare la natura dei collegamenti materiali ed immateriali fra i due capoluoghi del Mezzogiorno continentale, tenderà alla valorizzazione delle aree intermedie della Campania, che potranno attrarre nuovi investimenti ad alto valore aggiunto in grado di sviluppare la “nuova centralità” delle aree interne e marginali;

DATO ATTO che la pianificazione regionale nel settore dei trasporti supporta ed orienta le dinamiche territoriali sopra descritte, potenziando i collegamenti stradali e ferroviari interni, a favore della creazione di relazioni di reciprocità tra le varie realtà territoriali attualmente isolate;

CONSIDERATO che per le sempre più pressanti esigenze di mobilità delle aree metropolitane ad altissima densità, la Regione Campania, in coerenza con la programmazione nazionale e comunitaria, individua nel modo ferroviario la componente strategica per conseguire uno sviluppo sostenibile dei trasporti e per l’incremento della quota modale del trasporto pubblico, mediante il completamento del Sistema di Metropolitana Regionale;

TENUTO PRESENTE che, nell’ambito del quadro dei fabbisogni connessi al trasporto pubblico, si darà priorità agli interventi che facciano conseguire significativi risparmi in termini di costi di gestione dell’esercizio, o che, comunque, costituiscano operazioni sostenibili sotto tale specifico profilo, con particolare riguardo al rinnovamento del parco rotabile regionale e all’applicazione degli ITS “Intelligent Transportation System” al comparto della mobilità;

CONSIDERATO che, più in generale, la Regione Campania intende proseguire nell’operazione di messa in rete delle infrastrutture, sia quelle esistenti che in via di realizzazione, all’interno del sistema intermodale regionale, fornendo una adeguata connettività con i maggiori poli di attrazione: i porti di maggiori dimensioni; il sistema integrato dei porti minori in via di riqualificazione e potenziamento, i nodi interportuali, gli scali ferroviari, gli aeroporti, le principali aree di insediamento produttivo esistenti e le aree localizzative di eccellenza;

CONSIDERATO che tra le priorità tematiche e strategiche, oggetto del negoziato con la Commissione europea, per la definizione del prossimo ciclo di programmazione 2014-2020 è stata evidenziata dalla Campania, e condivisa dalle altre Regioni e Province Autonome, in seno alla Commissione Interregionale infrastrutture, mobilità e governo del territorio, l’importanza e l’urgenza del tema della sicurezza delle infrastrutture stradali già esistenti e che devono essere gestite in modo tale da assicurare la sicurezza stradale, anche ai sensi degli orientamenti della Commissione europea 2011-2020;

CONSIDERATO che, sulla base del quadro conoscitivo prodotto di recente dall’ENAC nell’Atlante degli Aeroporti Italiani, è necessario dare impulso al completamento del sistema degli aeroporti campani, mediante la progettazione del nuovo scalo di Grazzanise, il completamento dello scalo di Capodichino, l’adeguamento della pista dello scalo di Pontecagnano, oltre al riassetto della rete dei collegamenti plurimodali tra territorio e aeroporti, ciò anche al fine di poter recepire la Direttiva Europea “Cielo Unico”;

VALUTATO che, per quanto attiene alla selezione degli interventi da cofinanziare, priorità assoluta è costituita dal completamento delle opere già in corso di realizzazione per le quali è necessario un’integrazione della provvista finanziaria e dalle opere cantierabili in tempi rapidi, con particolare riguardo agli interventi mirati ad aumentare:

- la sostenibilità finanziaria e gestionale del Sistema del TPL campano;
- la sostenibilità ambientale del programma;
- l’efficienza e la sicurezza dell’esercizio ferroviario;
- gli standard di comfort di viaggio e la qualità dei servizi da assicurare all’utenza.

EVIDENZIATO che la programmazione degli interventi infrastrutturali e tecnologici dovrà contribuire sia alla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra, sia alla riduzione dei consumi energetici che all'incremento degli standard di sicurezza e funzionalità;

VISTO il programma predisposto ai sensi dell'art. 1 comma 1 della legge 21 dicembre 2001, n° 443 dal Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti in allegato al Documento di Economia e Finanza 2012, nel rispetto delle Leggi 42/2009, 196/2009, 39/2011 e 214/2011 e dei decreti attuativi dell'art. 16 e dell'art. 22 e del Programma Nazionale di Riforma;

VISTE le riforme legislative intervenute e il diverso contesto regolatorio dovuto anche alle variazioni legislative suindicate, che rendono necessario effettuare una analitica e capillare azione di verifica sulla efficacia e sulla ricaduta degli interventi e delle azioni attivate, attraverso il Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo;

VISTO il Programma Nazionale di Riforma, riportato nel citato Documento di Economia e Finanza 2012, nel quale è confluito il Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), stante la decisione del Governo di considerare il capitolo Infrastrutture (sia quelle di supporto all'offerta trasportistica, che quelle legate al comparto energetico e alle reti digitali) e Sviluppo tra le misure indispensabili per il raggiungimento degli obiettivi di politica economica di crescita del Paese fissati dall'Agenda Europa 2020;

DATO ATTO della necessità di completare in tempi rapidi la concertazione per la definizione, anche tramite opportune rimodulazioni delle priorità, del Piano Nazionale per il Sud, che ha già visto la sottoscrizione dei Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS) per la realizzazione della Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto (il 2 agosto 2012) e per la velocizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria (il 18 dicembre 2012), e per il quale sono in fase di predisposizione e condivisione gli Accordi di Programma Quadro (APQ), dei quali il primo è stato sottoscritto il 9 settembre 2013 (su linea 1 della Metropolitana di Napoli), per l'attuazione delle infrastrutture strategiche di interesse interregionale e regionale di competenza territoriale della Campania, alle quali sono destinati 1.181,6 M€;

VISTA l'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 18 dicembre 2001 tra il Governo e la Regione Campania, con la quale veniva condiviso il Programma di infrastrutturazione dell'intero sistema della mobilità e della logistica regionale;

VISTO il 1° Accordo Attuativo dell'Intesa Generale Quadro del 18 dicembre 2001, sottoscritto il 31.10.2002 tra il Governo e la Regione Campania, per la individuazione ed esecuzione delle opere inserite nei sottosistemi inclusi nel 1° Programma di Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE con delibera 121 del 21.12.2001;

VISTA la delibera CIPE n. 130/2006 recante "Legge n. 443/2001 – Rivisitazione Programma delle Infrastrutture Strategiche";

VISTO il 1° Atto Integrativo dell'Intesa Generale Quadro del 18 dicembre 2001, sottoscritto l'1.08.2008 tra il Governo e la Regione Campania, per l'aggiornamento della citata Intesa;

VISTA la delibera della Giunta Regionale della Campania n. 601 del 29 ottobre 2011, aggiornata con la delibera DGRC n. del , con la quale si approva lo schema del presente atto;

TRA

il Governo della Repubblica Italiana rappresentato:

- dal Presidente del Consiglio dei Ministri
- dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
- dal Ministro per i Rapporti con le Regioni

e

la Regione Campania rappresentata:

- dal Presidente On. Stefano Caldoro
- dall'Assessore ai Trasporti e alle Attività Produttive Sen. Sergio Vetrella

si stipula la seguente Intesa Generale Quadro:

Le Parti, su proposta congiunta delle stesse, come verificato negli incontri tecnico-istruttori, convengono che le infrastrutture e le opere interessanti il territorio campano che, per le ragioni sopra menzionate, rivestono il carattere di "preminente interesse nazionale" riguardano in particolare due distinte componenti:

1. Componente storica;
2. Componente propositiva.

1. COMPONENTE STORICA

Si fa riferimento alle infrastrutture riguardanti il territorio della Regione Campania incluse nella Delibera del CIPE 121 del 2001 ed evoluzioni programmatiche nel decennio, costituite dai documenti richiamati in premessa, e cioè:

- l'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 18 dicembre 2001 tra il Governo e la Regione Campania;
- il 1° Accordo Attuativo dell'Intesa Generale Quadro del 18 dicembre 2001, sottoscritto il 31.10.2002 tra il Governo e la Regione Campania;
- la delibera CIPE n. 130/2006 recante "Legge n. 443/2001 – Rivisitazione Programma delle Infrastrutture Strategiche";
- il 1° Atto Integrativo dell'Intesa Generale Quadro del 18 dicembre 2001, sottoscritto l'1.08.2008 tra il Governo e la Regione Campania;
- l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2012.

Il complesso di infrastrutture recepito dal CIPE con la delibera n. 121 del 21 dicembre 2001, ed inserito nel "Quadro degli interventi strategici di preminente interesse nazionale" di cui alla legge 21 dicembre 2001, n.443, definiva, oramai 12 anni orsono, l'investimento finanziario per lo sviluppo della rete infrastrutturale di trasporto.

L'Intesa Generale Quadro del 18 dicembre 2001 individuava per gli investimenti nei trasporti sei distinte aree riguardanti opere di preminente interesse nazionale (cfr. Tabella 1.1 dell'Allegato "Tabelle").

Rispetto a quanto sopra, il CIPE, con la delibera 130/2006 recante "*LEGGE N. 443/2001 – RIVISITAZIONE PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE*", ha provveduto ad una più puntuale identificazione delle opere da realizzare, secondo il prospetto riportato nella Tabella 1.2 dell'Allegato "Tabelle".

L'evoluzione del Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) è confluita nel 10° Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2012, che riporta l'elenco aggiornato degli interventi strategici.

Rispetto alle Tabelle 0, 1 e 2 del citato 10° Allegato Infrastrutture, le Parti concordano di procedere ad alcuni aggiornamenti relativi ai seguenti punti:

- costi degli interventi;
- quadro delle risorse disponibili;
- denominazione degli interventi e/o definizione di eventuali lotti funzionali;
- inserimento di interventi già previsti in Legge Obiettivo ai sensi delle Delibere CIPE nn. 121/2001 e 130/2006.

Nella Tabella 1.3 dell'Allegato "Tabelle" si riportano gli aggiornamenti secondo quanto sopra richiamato.

Rispetto al quadro degli interventi sopra rappresentato, le Parti, visto il mutamento delle condizioni socio-economiche di contesto, l'avanzamento progettuale, autorizzativo e realizzativo delle opere programmate, l'evoluzione della domanda di trasporto e mobilità, le effettive disponibilità finanziarie, concordano nel dover efficientare e velocizzare il processo di spesa. A tal fine le Parti procedono ad una rigorosa individuazione delle priorità, attenendosi ai criteri indicati nella Delibera CIPE n°31/2010, opportunamente integrati tenendo conto delle peculiarità della Regione Campania, ovvero:

- 1) Il livello dell'avanzamento progettuale tale da consentire l'immediata cantierizzazione dei lavori;
- 2) la continuità funzionale di alcune opere;
- 3) l'utilizzo di fondi legati a scadenze temporali obbligate;
- 4) l'attrazione di capitali privati;
- 5) il particolare livello di emergenza;
- 6) l'immediata ricaduta sullo sviluppo economico e occupazionale della Regione, con particolare riferimento al sistema della logistica e della intermodalità;
- 7) il completamento del Sistema di Metropolitana Regionale;

Alla luce di tutto quanto sopra le Parti individuano, nell'ambito del Programma Infrastrutturale di cui alla Tabella 1.3 dell'Allegato "Tabelle", le seguenti categorie di interventi:

- **completati / in corso di ultimazione**: opere già previste nell'Intesa Generale Quadro del 2001 e s.m.i., già completati – appunto – o in corso di ultimazione, che non richiedono ulteriori finanziamenti;
- **prioritari**: sono quelle opere già previste nell'Intesa Generale Quadro del 2001 e s.m.i. che rispondono ai criteri di priorità sopra richiamati;
- **di II fase**: sono quelle opere che vanno comunque realizzate ma che è necessario rinviare ad un successivo periodo di programmazione in quanto non risulta completo l'iter progettuale e autorizzativo e/o non è possibile stabilire una copertura finanziaria certa;
- **da stralciare**: sono quegli interventi – privi di finanziamento e non maturi dal punto di vista tecnico ed autorizzativo – che risultano ormai superati rispetto alle strategie regionali di sviluppo e/o non più coerenti con i dispositivi programmatici di livello centrale.

Gli interventi già completati / in corso di ultimazione, sono stati estrapolati dal Programma Infrastrutturale complessivo, di cui alla Tabella 1.3, e riportati in Tabella 1.4.

Relativamente agli interventi individuati come prioritari, le Parti procedono alla quantificazione delle coperture finanziarie esistenti, di quelle programmate, con relativo dettaglio delle fonti finanziarie, e delle esigenze ulteriori, come da Tabelle 1.5 dell'Allegato "Tabelle".

Relativamente agli interventi individuati come di II fase, le Parti procedono alla sola quantificazione dei costi, delle coperture finanziarie esistenti, di quelle programmate, con relativo dettaglio delle fonti finanziarie, e delle esigenze ulteriori, come da Tabella 1.6 dell'Allegato "Tabelle".

Nella Tabella 1.7 dell'Allegato "Tabelle" vengono riportati, inoltre, gli interventi che le Parti, su indicazione della Regione Campania, stabiliscono di stralciare dalla programmazione di settore.

La Tabella 1.8 dell'Allegato "Tabelle" fornisce, infine, un quadro economico di sintesi degli interventi della Componente storica, suddivisi per prioritari, di II fase e da stralciare. Rispetto al totale di quasi 21 miliardi di euro, le Parti hanno individuato come prioritari interventi per circa 9 miliardi di euro, con finanziamenti già disponibili per circa 7 miliardi di euro, con finanziamenti programmati su fonti finanziarie individuate per circa 1,5 miliardi di euro ed una necessità di ulteriori finanziamenti per circa 380 milioni di euro.

2. COMPONENTE PROPOSITIVA

Le Parti procedono alla definizione della componente propositiva dell'Intesa Generale Quadro a partire dall'evoluzione delle condizioni al contorno, quali lo sviluppo degli interventi avviati, l'evoluzione della domanda di trasporto e mobilità, le disponibilità finanziarie residue.

Le Parti individuano la Componente propositiva della presente Intesa facendo riferimento ai medesimi criteri di priorità degli interventi adottati per la Componente storica.

La Componente propositiva risponde anche all'esigenza di mettere a sistema, in un unico strumento programmatico, costituito dall'Allegato Infrastrutture, tutte le opere strategiche di interesse per la Regione, sia quelle già presenti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) della Legge Obiettivo, che quelle individuate nel Piano Nazionale per il Sud, nel Piano di Azione Coesione e nei Programmi Operativi PON e POR.

Quanto sopra anche in considerazione di quanto stabilito nel X Allegato Infrastrutture approvato in Conferenza Stato-Regioni nel dicembre 2012, sul fatto che tale documento si configura come strumento in grado di fornire quella cornice strategica necessaria al soddisfacimento delle condizionalità ex ante di cui al Regolamento Generale COM (2011) 615 del 14/03/2012 e di definirne "realisticamente" il percorso attuativo.

La Tabella 2.1 dell'Allegato "Tabelle" riporta, tra l'altro, la rilevanza strategica – nazionale o regionale – dei singoli interventi, la tipologia – interventi in corso, completamenti o nuove realizzazioni – , nonché i benefici attesi e lo stato della progettazione e/o dei lavori.

Per i soli interventi prioritari della Componente propositiva, le Parti procedono alla quantificazione delle coperture finanziarie esistenti e delle esigenze ulteriori, con relativo quadro Fonti Impieghi, come da Tabelle 2.2 dell'Allegato "Tabelle".

Relativamente agli interventi della Componente propositiva individuati come di II fase, le Parti procedono alla sola quantificazione dei costi, delle coperture finanziarie esistenti e delle esigenze ulteriori, come da Tabella 2.3 dell'Allegato "Tabelle".

La Tabella 2.4 dell'Allegato "Tabelle" fornisce un quadro economico di sintesi degli interventi della Componente propositiva, suddivisi per prioritari e di II fase. Rispetto al totale di quasi 3 miliardi di euro, le Parti hanno individuato come prioritari interventi di quasi 1,6 miliardi di euro, con circa 570 milioni di euro di finanziamenti già disponibili, con finanziamenti programmati su fonti finanziarie individuate per circa 1 miliardo di euro ed una necessità di ulteriori finanziamenti per soli 68 milioni di euro.

Come si evince dalla Tabella 2.5 dell'Allegato "Tabelle", la somma degli interventi prioritari, sia della Componente storica che di quella propositiva, è pari a quasi 10,7 miliardi di euro, ben al di sotto dell'importo complessivo degli interventi ricompresi nel 10° Allegato Infrastrutture e relativi alla Campania. Peraltro, dei 10,7 miliardi complessivi, circa 7 sono già disponibili, altri 3 miliardi sono programmati su fonti finanziarie individuate, mentre il fabbisogno residuo totale è pari a circa 720 milioni di euro.

Nella Tabella 2.6 dell'Allegato "Tabelle", è riportata la somma degli interventi di II fase, sia della Componente storica che di quella propositiva, con un valore complessivo di circa 8,2 miliardi di euro, quasi interamente da reperire.