



Deliberazione Giunta Regionale n. 200 del 05/06/2014

Dipartimento 53 - Politiche Territoriali

Direzione Generale 7 - Mobilita'

Oggetto dell'Atto:

FSC 2007-2013. Delibera CIPE n. 62/11. Approvazione testo Atto aggiuntivo all'APQ "Sistemi di Mobilita'" (con allegati).

Alla stregua dell'istruttoria compiuta dalla Direzione Generale e delle risultanze e degli atti 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 CHE

- a. il Quadro Strategico Nazionale (QSN), approvato con delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) n. 174 del 22 dicembre 2006, (G.U. n. 95 del 24 aprile 2007) e dalla Commissione europea con decisione del 13 luglio 2007, costituisce il punto di arrivo del processo di unificazione della programmazione della politica comunitaria con quella della politica regionale e nazionale, derivante dall'applicazione dell'art. 119, comma 5, della Costituzione e il riferimento degli atti di programmazione nazionali e regionali per il periodo 2007-2013;
- b. con deliberazione n. 166 del 21 dicembre 2007, recante "Attuazione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 e programmazione del fondo per le aree sottoutilizzate", successivamente modificata e integrata con deliberazioni nn. 1/2009 e 1/2011, il CIPE ha stabilito che l'attuazione degli interventi della politica nazionale aggiuntiva finanziati dal FAS è realizzata attraverso la definizione di documenti di programmazione attuativa (Programmi attuativi FAS);
- c. il Decreto Legislativo 31 maggio 2011, n. 88, recante disposizioni in materia di risorse aggiuntive e interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, dispone che il FAS, di cui all'art. 61 della legge n. 289/2002, assuma la denominazione di Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) e sia finalizzato a dare unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi finanziati con risorse nazionali e rivolti al riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese.

DATO ATTO CHE

- a. il punto 2.4 della delibera CIPE n. 166/07 declina le modalità e gli strumenti di attuazione del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione;
- b. in particolare, il punto 2.4.2 della medesima delibera CIPE n. 166/07 stabilisce che "in coerenza con le indicazioni del QSN, l'Accordo di Programma Quadro (APQ) Stato-Regione è lo strumento di attuazione per i settori, programmi e/o progetti per i quali è individuata come necessaria e/o opportuna e/o, comunque, più efficace una modalità attuativa basata sulla cooperazione Stato-Regione";
- c. la Giunta Regionale della Campania, con la deliberazione n. 603 del 19.10.2012, ha approvato il "Sistema di Gestione e Controllo del FSC REGIONE CAMPANIA 2007-2013" redatto ai sensi del punto 3.2 della menzionata delibera CIPE n. 166/07;
- d. nella già citata deliberazione di Giunta Regionale n. 603/12 viene individuato l'Organismo responsabile della programmazione e attuazione del FSC (OdP) nella Direzione generale per la Programmazione economica;
- e. con la Delibera 3 agosto 2011, n. 62, recante "Individuazione ed assegnazione di risorse ad interventi di rilievo nazionale ed interregionale e di rilevanza strategica regionale per l'attuazione del Piano Nazionale per il Sud", il CIPE ha approvato un programma d'intervento costituito da 12 operazioni per un importo complessivo di 1.181,6 M€;
- f. tra gli interventi individuati nella menzionata delibera CIPE n. 62/11 sono presenti le seguenti operazioni:
 - 1. "Metropolitana di Napoli linea 1 - Tronco Di Vittorio - Capodichino Aeroporto – Centro Direzionale . 1° lotto" del costo di 300,00 M€;
 - 2. "Tratta Piscinola/Secondigliano/Capodichino Aeroporto chiusura anello linea 1 Metropolitana Aversa-Capodichino" del costo di 58,15 M€;
 - 3. "Acquisto materiale rotabile dalla Società FER della Regione Emilia Romagna" del costo di 8,14 M€;
- g. in data 10 dicembre 2013 è stato sottoscritto l'APQ "Metropolitana di Napoli Linea 1 - Tronco di Vittorio – Capodichino Aeroporto - Centro Direzionale. I lotto" con cui è stato finanziato l'intervento

- “Metropolitana di Napoli linea 1 - Tronco Di Vittorio - Capodichino Aeroporto – Centro Direzionale . 1° lotto” già compreso per il costo di 300,00 M€ nel programma approvato dal CIPE con la deliberazione n. 62/11;
- h. con la Delibera n. 756 del 21 dicembre 2012, la Giunta Regionale ha preso atto dell'adesione della Regione Campania alla terza ed ultima riprogrammazione del Piano di Azione Coesione (PAC);
- i. con deliberazione n. 495 del 22 novembre 2013, la Giunta Regionale della Campania, nell'ambito della III riprogrammazione del Piano d'Azione Coesione, ha proposto il finanziamento, con il conseguente stralcio degli stessi dal programma ex delibera CIPE n. 62/11, degli interventi:
1. “Tratta Piscinola/Secondigliano/Capodichino Aeroporto chiusura anello linea 1 Metropolitana Aversa-Capodichino” del costo di 58,15 M€;
 2. “Acquisto materiale rotabile dalla Società FER della Regione Emilia Romagna” del costo di 8,14 M€;
- j. in conseguenza a tale variazione di fonte finanziaria, si sono resi disponibili per l'utilizzo risorse del fondo FSC 2007-2013 ammontanti a 66,29 M€;
- k. con la delibera del 8 marzo 2013, n.14 e s.m.i. recante “Fondo per lo sviluppo e la coesione - attuazione dell'articolo 16 - comma 2 del decreto-legge n. 95/2012 (riduzioni di spesa per le regioni a statuto ordinario) e disposizioni per la disciplina del funzionamento del fondo”, il CIPE ha esteso il termine per l'assunzione di obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV) entro il 31.12.2013 anche alla delibera n. 62/2011, successivamente prorogato al 30.06.2014;
- l. con delibera n. 39 del 24 febbraio 2013, recante “Conclusione del procedimento attivato con Deliberazioni di G.R. nn. 533 e 534 del 2.7.2010 e revoca delle Deliberazioni di G.R. nn. 1502 del 2.10.2009, 150 del 25.02.2010 e 458 del 25.03.2010: Ricognizione della riprogrammazione già attuata dalla Giunta regionale nel settore della mobilità e ulteriori determinazioni. Con allegate Tabelle”, la Giunta Regionale della Campania ha approvato la proposta di rimodulazione finanziaria delle risorse FSC ex delibera CIPE n. 62/11 destinate ad interventi che non conseguissero le OGV entro il termine fissato dal CIPE come al precedente punto;
- m. con nota n. 5147/UDCP/GAB/CG del 20 marzo 2014 il Presidente della Giunta Regionale della Campania ha trasmesso al CIPE ed alle AA.CC. competenti la proposta di riprogrammazione delle risorse ex delibera CIPE n. 62/11 di cui al precedente punto;
- n. con la medesima deliberazione n. 39 del 24 febbraio 2014, la Giunta Regionale della Campania ha, tra l'altro, individuato i seguenti interventi, nuovi o già finanziati in precedenti APQ per cui è necessario assicurare una integrazione della copertura finanziaria:
1. Riqualficazione architettonica stazioni di Madonnelle e Bartolo Longo (Beneficiario: EAV s.r.l.; ulteriore quota FAS assegnata € 1.284.157,95);
 2. Sistema della Metropolitana Regionale - Ferrovia Metrocampania Nord Est - Impianto SCMT (Beneficiario: EAV s.r.l.; ulteriore quota FAS assegnata € 2.612.517,64);
 3. Ex SEPSA - Completamento della nuova Stazione di Baia (1° Lotto) (Beneficiario: Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84; ulteriore quota FAS assegnata € 7.432.398,78);
 4. Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino: nuovo terminal di Grottaminarda (Beneficiario: AIR Autoservizi Irpini; ulteriore quota FAS assegnata € 4.000.000,00);
 5. Funicolare di Montevergine – Lavori di revisione delle vetture e vie di corsa (Beneficiario: AIR Autoservizi Irpini; quota FAS assegnata € 1.320.000,00);
 6. Funivia del Faito - adeguamento sismico e funzionale e abbattimento barriere architettoniche (Beneficiario: Regione Campania; quota FAS assegnata € 2.000.000,00);
 7. Applicazione di ITS (Intelligent Transportation System) per la messa in sicurezza della SS 268 "del Vesuvio" (Beneficiario: Regione Campania - quota FAS assegnata € 10.000.000,00);
 8. Interventi di prima fase per la messa in sicurezza della SS 268 "del Vesuvio" (Beneficiario: ANAS; quota FAS assegnata € 10.000.000,00);
- o. si rende necessario ricomprendere all'interno dell'Atto aggiuntivo all'APQ oggetto del presente provvedimento il finanziamento degli interventi di seguito elencati assicurando agli stessi la copertura finanziaria con le risorse FSC ex delibera CIPE n. 62/11, di cui al precedente punto j), liberate dallo

spostamento sul PAC degli interventi già citati in precedenza, con le modifiche accertate nel corso dell'istruttoria effettuata dalla DG per la mobilità:

Soggetto Attuatore	Titolo	Importo (€)	Note
EAV s.r.l.	Riqualificazione architettonica stazioni di Madonnelle e Bartolo Longo- Completamento	1.314.360,00	Integrazione dell'intervento SMR.02 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"
EAV s.r.l.	Sistema della Metropolitana Regionale - Ferrovia Metrocampania Nord Est - Impianto SCMT- Completamento	2.612.517,64	Integrazione dell'intervento SMR.11 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Ex SEPSA - Completamento della nuova Stazione di Baia (1° Lotto/1° Stralcio)- Completamento	7.432.398,78	Integrazione dell'intervento SMR.05 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"
AIR Autoservizi Irpini	Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino: nuovo terminal di Grottaminarda	4.000.000,00	Integrazione dell'intervento ACC.01 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"
AIR Autoservizi Irpini	Funicolare di Montevergine – Lavori di revisione delle vetture e vie di corsa	1.300.000,00	
EAV s.r.l.	Funivia del Faito - adeguamento sismico e funzionale e abbattimento barriere architettoniche	2.000.000,00	
ACaM	SS 268 "del Vesuvio" e viabilità interconnessa: applicazione di sistemi tecnologici per la messa in sicurezza ed il monitoraggio	10.000.000,00	
ANAS	SS 268 "del Vesuvio": Interventi di miglioramento della sicurezza stradale nel tratto compreso tra i km 0+000- 7+000 e i km 19+000- 27+200	10.000.000,00	
Totale		38.659.276,42	

- p. al fine di rafforzare le azioni messe in campo dalla Regione Campania in termini di sicurezza delle modalità di trasporto regionali, la Giunta Regionale intende destinare una quota ammontante ad € 24.803.533,98 a valere sulle risorse riprogrammabili di cui al precedente punto j) all'intervento "Intelligent Transportation System delle Regione Campania" attuato dall'ACaM;
- q. al fine di rendere più efficaci i lavori di adeguamento dei porti di Ischia e Minori e garantire a quest'ultimo il completamento in tempo utile per la stagione turistica, la Giunta intende destinare la

rimanente quota ammontante ad € 2.827.189,60, a valere sulle risorse riprogrammabili di cui al precedente punto j), ai seguenti interventi:

1. Regione Campania - PORTO DI ISCHIA - Lavori di demolizione pontili denominati "Italia 90" n. 1 e 2 e ricostruzione di un nuovo terminal per aliscafi con annessa struttura di accoglienza, importo € 1.928.351,22;
 2. Comune di Minori - Adeguamento funzionale dell'approdo di Minori (SA) Stazione Marittima, importo € 500.000,00;
 3. Regione Campania - PORTO DI ISCHIA - Lavori di ripavimentazione banchine porto commerciale, importo € 398.838,38;
- r. con precedente provvedimento, emanato in pari data, la Giunta Regionale della Campania ha approvato il testo dell'APQ "Sistemi di Mobilità" che ricomprende gli interventi di competenza regionale che già abbiano conseguito le OGV entro il 30.06.2014;
- s. nella seduta dell'08 agosto 2012 il Tavolo Tecnico costituito dalle Regioni e dalle Amministrazioni Centrali ha definito congiuntamente il testo dell'APQ rafforzato da utilizzarsi per l'attuazione delle delibere CIPE adottate dal luglio 2011 e trasmesso dal DPS con mail del 30 agosto 2012;
- t. può essere garantita una più rapida attuazione delle opere di competenza delle amministrazioni centrali ed evitato che le stesse possano subire pregiudizio dalla limitata capacità di spesa legata ai vincoli del Patto di stabilità della Campania dando mandato al MiSE- DPS di trasferire direttamente sulle contabilità dei beneficiari le risorse della deliberazione CIPE n. 62/11 per la realizzazione degli interventi di cui agli allegati 1.c.b e 2.b del presente provvedimento.

DATO ATTO, altresì, che

- a. con e-mail del 03 aprile 2014, la DG PRUN del MiSE-DPS ha comunicato che le risorse FSC ex delibera CIPE n. 62/11 derivanti dall'annullamento di interventi che non conseguano l'OGV entro il termine previsto dal CIPE possano essere destinate a nuovi interventi o ad integrazione della copertura finanziaria di interventi già ricompresi nella delibera CIPE n. 62/11;
- b. che, pertanto, il punto 15 della citata DGR n. 39/14 non ha, di fatto, esplicato i suoi effetti per quanto concerne l'FSC.

CONSIDERATO CHE

- a. ai sensi di quanto descritto nel Si.Ge.Co. adottato con delibera di Giunta Regionale n. 603/12:
1. l'OdP del FSC, tra l'altro:
 - propone, d'intesa con la Direzione Generale competente *ratione materiae*, in capo alla quale permangono i compiti di istruttoria degli interventi, nonché con la Direzione generale per le risorse finanziarie e per la programmazione finanziaria, sentiti i relativi Capi Dipartimento, i provvedimenti di Giunta Regionale per la programmazione e riprogrammazione delle risorse del FSC, previa acquisizione del parere della Struttura per il Coordinamento della programmazione regionale unitaria;
 - sottoscrive gli Accordi di Programma Quadro in qualità di "Responsabile Unico delle Parti" (RUPA), in rappresentanza della Regione Campania e partecipa al Tavolo dei Sottoscrittori, vigilando sull'attuazione di tutti gli impegni assunti dalla Regione Campania e degli altri compiti previsti nell'Accordo;
 2. il Direttore generale competente per materia, tra l'altro:
 - è individuato quale Responsabile Unico dell'Attuazione dell'APQ (RUA) con provvedimento della Giunta Regionale;
 - cura l'ammissione a finanziamento degli interventi, accertandone la coerenza della spesa;
 - sottoscrive l'APQ e partecipa al Tavolo dei Sottoscrittori, quale soggetto incaricato del coordinamento e della vigilanza sulla complessiva attuazione dell'Accordo;
 - predispone gli strumenti di attuazione dell'intervento (disciplinari, convenzioni, ecc.), coerentemente con gli indirizzi procedurali elaborati dall'OdP e ne cura i relativi adempimenti;

- è responsabile per l'attuazione di tutti gli interventi inseriti in APQ, e, pertanto, cura tutti gli adempimenti amministrativi e gestionali e adotta tutte le misure organizzative necessarie a garantire l'attuazione e la realizzazione degli stessi;
- b. ai sensi del punto 2.4.2 della delibera CIPE n. 166/07, l'APQ rafforzato è lo strumento di attuazione per i settori, programmi e/o progetti per i quali è individuata come necessaria e/o opportuna e/o comunque più efficace una modalità attuativa basata sulla cooperazione Stato-Regione;
- c. lo schema di APQ proposto, rappresentante Atto Aggiuntivo del citato APQ "Sistemi di Mobilità" approvato dalla Giunta Regionale in pari data, contiene le linee guida e le regole attuative che i sottoscrittori e i beneficiari sono tenuti a seguire per la gestione degli interventi finanziati;
- d. si rende, pertanto, necessario approvare lo schema di APQ da sottoporre alle Amministrazioni centrali competenti per la sottoscrizione.

RITENUTO

- a. di dover ricomprendere nell'Atto aggiuntivo all'APQ "Sistemi di mobilità" oggetto del presente provvedimento gli interventi di competenza nazionale già individuati nella delibera CIPE n. 62/11;
- b. di dover prendere atto che, per quanto su riportato, il punto 15 della DGR n. 39/14 non ha, di fatto, esplicato i suoi effetti per quanto concerne l'FSC;
- c. di dover modificare, in parte qua, la delibera di Giunta Regionale n. 39 del 24 febbraio 2014 annullando la proposta di rimodulazione delle risorse FSC ex delibera CIPE n. 62/11 destinate agli interventi che non conseguano l'OGV entro il termine stabilito dal CIPE;
- d. di dover, conseguentemente, riassegnare le risorse FSC ex delibera CIPE n. 62/11 di cui al precedente punto agli interventi originariamente destinatari, nonché riconfermare le coperture finanziarie originarie degli altri interventi indicati nella tab. 8 ex DGR n. 39/14 secondo la configurazione ante riprogrammazione;
- e. di dover modificare, in parte qua, la delibera di Giunta Regionale n. 39 del 24 febbraio 2014 limitatamente all'individuazione degli interventi da finanziare con le risorse FSC ex delibera CIPE n. 62/11 liberate dallo spostamento sul PAC degli interventi già citati in precedenza, così come esposti nel seguente prospetto, così come da allegati 1.c.a e 2.a, al fine del loro inserimento nell'Atto aggiuntivo all'APQ "Sistemi di Mobilità" oggetto del presente provvedimento:

Soggetto Attuatore	Titolo	Importo (€)	Note
EAV s.r.l.	Riqualificazione architettonica stazioni di Madonnelle e Bartolo Longo- Completamento	1.314.360,00	Integrazione dell'intervento SMR.02 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"
EAV s.r.l.	Sistema della Metropolitana Regionale - Ferrovia Metrocampania Nord Est - Impianto SCMT- Completamento	2.612.517,64	Integrazione dell'intervento SMR.11 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Ex SEPSA - Completamento della nuova Stazione di Baia (1° Lotto/1° Stralcio)- Completamento	7.432.398,78	Integrazione dell'intervento SMR.05 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"

Soggetto Attuatore	Titolo	Importo (€)	Note
AIR Autoservizi Irpini	Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino: nuovo terminal di Grottaminarda	4.000.000,00	Integrazione dell'intervento ACC.01 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"
AIR Autoservizi Irpini	Funicolare di Montevergine – Lavori di revisione delle vetture e vie di corsa	1.300.000,00	
EAV s.r.l.	Funivia del Faito - adeguamento sismico e funzionale e abbattimento barriere architettoniche	2.000.000,00	
ACaM	SS 268 "del Vesuvio" e viabilità interconnessa: applicazione di sistemi tecnologici per la messa in sicurezza ed il monitoraggio	10.000.000,00	
ACaM	Intelligent Transportation System della Regione Campania	24.803.533,98	
Regione Campania	PORTO DI ISCHIA – Lavori di demolizione pontili denominati "Italia 90" n. 1 e 2 e ricostruzione di un nuovo terminal per aliscafi con annessa struttura di accoglienza.	1.928.351,22	
Comune di Minori	Adeguamento funzionale dell'approdo di Minori (SA) Stazione Marittima	500.000,00	
Regione Campania	PORTO DI ISCHIA - Lavori di ripavimentazione banchine porto commerciale	398.838,38	
ANAS	SS 268 "del Vesuvio": Interventi di miglioramento della sicurezza stradale nel tratto compreso tra i km 0+000- 7+000 e i km 19+000- 27+200	10.000.000,00	
Totale		66.290.000,00	

- f. di dover dare mandato al MiSE- DPS di trasferire direttamente sulle contabilità dei beneficiari le risorse della deliberazione CIPE n. 62/11 per la realizzazione degli interventi di cui agli allegati 1.c.b e 2.b del presente provvedimento, al fine di consentire una più rapida attuazione delle opere di competenza delle amministrazioni centrali e onde evitare che le stesse possano subire pregiudizio dalla limitata capacità di spesa legata ai vincoli del Patto di stabilità della Campania;
- g. di dover approvare lo schema di Atto aggiuntivo all'APQ "Sistemi di mobilità", costituito dal Testo Normativo, dalla Relazione Tecnica e dal Cronoprogramma di spesa degli interventi suddiviso per annualità da sottoporre alle Amministrazioni centrali competenti per la sottoscrizione;
- h. di dover individuare il Responsabile dell'attuazione dell'APQ (RUA) nel dirigente pro- tempore della Direzione generale per la Mobilità;
- i. di dover demandare all'Organismo di Programmazione del FSC 2007- 2013, al RUA ed alla Direzione generale per le risorse finanziarie e per la programmazione finanziaria, ciascuno per

quanto di propria competenza, i compiti definiti dal Si.Ge.Co. adottato con delibera di Giunta Regionale n. 603 del 19.10.2012;

- j. di dover autorizzare il RUA e l'OdP, ciascuno per le proprie competenze, ad apportare modifiche non sostanziali allo schema di APQ approvato con il presente provvedimento, anche qualora venisse suddiviso in atti separati;
- k. di dover rinviare a successivo provvedimento giuntale l'istituzione del capitolo di spesa per l'attuazione del piano d'intervento finanziato con l'APQ.

VISTI

- a. il Regolamento della Regione Campania n. 12 del 15 dicembre 2011 "Ordinamento Amministrativo della Giunta Regionale della Campania" e ss.mm.ii;
- b. la deliberazione di Giunta Regionale n. 603 del 19 ottobre 2012 "FSC 2007 - 2013. Approvazione Sistema di Gestione e Controllo";
- c. il parere favorevole del Responsabile della Programmazione Unitaria prot. n. 2014 - 0010240/UDCP/Ufficio III del 5 giugno 2014.

VISTI, altresì

- a. il Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013;
- b. il Piano Nazionale per il Sud approvato dal Consiglio dei Ministri il 26 novembre 2010;
- c. il Piano di Azione Coesione elaborato dal Ministero per la Coesione Territoriale;
- d. la D.G.R. di pari data di approvazione dell'APQ "Sistemi di Mobilità".

Tutto ciò premesso e considerato, la Giunta Regionale a voti unanimi

DELIBERA

- 1. di comprendere nell'Atto aggiuntivo all'APQ "Sistemi di mobilità" oggetto del presente provvedimento gli interventi di competenza nazionale già individuati nella delibera CIPE n. 62/11;
- 2. di prendere atto che, per quanto in premessa riportato, il punto 15 della DGR n. 39/14 non ha, di fatto, esplicato i suoi effetti per quanto concerne l'FSC;
- 3. di modificare, in parte qua, la delibera di Giunta Regionale n. 39 del 24 febbraio 2014 annullando la proposta di rimodulazione delle risorse FSC ex delibera CIPE n. 62/11 destinate agli interventi che non conseguano l'OGV entro il termine stabilito dal CIPE;
- 4. di riassegnare, conseguentemente, le risorse FSC ex delibera CIPE n. 62/11 di cui al precedente punto agli interventi originariamente destinatari, nonché riconfermare le coperture finanziarie originarie degli altri interventi indicati nella tab. 8 ex DGR n. 39/14 secondo la configurazione ante riprogrammazione;
- 5. di modificare, in parte qua, la delibera di Giunta Regionale n. 39 del 24 febbraio 2014 limitatamente all'individuazione degli interventi da finanziare con le risorse FSC ex delibera CIPE n. 62/11 liberate dallo spostamento sul PAC degli interventi già citati in precedenza, così come esposti nel seguente prospetto, così come da allegati 1.c.a e 2.a, al fine del loro inserimento nell'Atto aggiuntivo all'APQ "Sistemi di Mobilità" oggetto del presente provvedimento:

Soggetto Attuatore	Titolo	Importo (€)	Note
EAV s.r.l.	Riqualificazione architettonica stazioni di Madonnelle e Bartolo Longo- Completamento	1.314.360,00	Integrazione dell'intervento SMR.02 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"

Soggetto Attuatore	Titolo	Importo (€)	Note
EAV s.r.l.	Sistema della Metropolitana Regionale - Ferrovia Metrocampania Nord Est - Impianto SCMT- Completamento	2.612.517,64	Integrazione dell'intervento SMR.11 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Ex SEPSA - Completamento della nuova Stazione di Baia (1° Lotto/1° Stralcio)- Completamento	7.432.398,78	Integrazione dell'intervento SMR.05 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"
AIR Autoservizi Irpini	Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino: nuovo terminal di Grottaminarda	4.000.000,00	Integrazione dell'intervento ACC.01 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"
AIR Autoservizi Irpini	Funicolare di Montevergine – Lavori di revisione delle vetture e vie di corsa	1.300.000,00	
EAV s.r.l.	Funivia del Faito - adeguamento sismico e funzionale e abbattimento barriere architettoniche	2.000.000,00	
ACaM	SS 268 "del Vesuvio" e viabilità interconnessa: applicazione di sistemi tecnologici per la messa in sicurezza ed il monitoraggio	10.000.000,00	
ACaM	Intelligent Transportation System della Regione Campania	24.803.533,98	
Regione Campania	PORTO DI ISCHIA – Lavori di demolizione pontili denominati "Italia 90" n. 1 e 2 e ricostruzione di un nuovo terminal per aliscafi con annessa struttura di accoglienza.	1.928.351,22	
Comune di Minori	Adeguamento funzionale dell'approdo di Minori (SA) Stazione Marittima	500.000,00	
Regione Campania	PORTO DI ISCHIA - Lavori di ripavimentazione banchine porto commerciale	398.838,38	
ANAS	SS 268 "del Vesuvio": Interventi di miglioramento della sicurezza stradale nel tratto compreso tra i km 0+000- 7+000 e i km 19+000- 27+200	10.000.000,00	
Totale		66.290.000,00	

6. di dare mandato al MiSE- DPS di trasferire direttamente sulle contabilità dei beneficiari le risorse della deliberazione CIPE n. 62/11 per la realizzazione degli interventi di cui agli allegati 1.c.b e 2.b del presente provvedimento, al fine di consentire una più rapida attuazione delle opere di competenza delle amministrazioni centrali e onde evitare che le stesse possano subire pregiudizio dalla limitata capacità di spesa legata ai vincoli del Patto di stabilità della Campania;
7. di approvare lo schema di Atto aggiuntivo all'APQ "Sistemi di mobilità", costituito dal Testo Normativo, dalla Relazione Tecnica e dal Cronoprogramma di spesa degli interventi suddiviso per annualità da sottoporre alle Amministrazioni centrali competenti per la sottoscrizione;
8. di individuare il Responsabile dell'attuazione dell'APQ (RUA) nel dirigente pro- tempore della Direzione generale per la Mobilità;
9. di demandare all'Organismo di Programmazione del FSC 2007- 2013, al RUA ed alla Direzione generale per le risorse finanziarie e per la programmazione finanziaria, ciascuno per quanto di propria competenza, i compiti definiti dal Si.Ge.Co. adottato con delibera di Giunta Regionale n. 603 del 19.10.2012;
10. di autorizzare il RUA e l'OdP, ciascuno per le proprie competenze, ad apportare modifiche non sostanziali allo schema di APQ approvato con il presente provvedimento, anche qualora venisse suddiviso in atti separati;
11. di rinviare a successivo provvedimento giuntale l'istituzione del capitolo di spesa per l'attuazione del piano d'intervento finanziato con l'APQ;
12. di inviare la presente deliberazione al Responsabile della Programmazione Unitaria, al Capo Dipartimento della Programmazione e dello Sviluppo Economico, al Capo Dipartimento delle Politiche Territoriali, al Capo Dipartimento delle Risorse Finanziarie, Umane e Strumentali, alla Direzione Generale per la Mobilità, alla Direzione Generale per la Programmazione Economica e Turismo, alla Direzione Generale per le Risorse Finanziarie e per la Programmazione Finanziaria, all'Autorità di Gestione del POR ed al BURC per la pubblicazione.

ALLEGATO 1



Ministero dello Sviluppo Economico



Regione Campania



*Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti*

***Fondo per lo sviluppo e la coesione
2007-2013***

Accordo di programma quadro

“Sistemi di mobilità”

ATTO AGGIUNTIVO

Delibera CIPE n. 62 del 03 agosto 2011

ARTICOLATO

Roma, _____

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche e integrazioni, recante “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso agli atti amministrativi”;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 367 e successive modifiche e integrazioni, concernente il “Regolamento recante semplificazione e accelerazione delle procedure di spesa e contabili”;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996 e successive modifiche ed integrazioni, concernente disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale;

VISTO l'articolo 2, comma 203, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 e successive modifiche e integrazioni, che definisce gli strumenti di programmazione negoziata;

VISTA, in particolare, la lettera c) del medesimo comma 203, che definisce e delinea i punti cardine dell'Accordo di Programma Quadro quale strumento della programmazione negoziata, dedicato all'attuazione di una Intesa istituzionale di programma per la definizione di un programma esecutivo di interventi di interesse comune o funzionalmente collegati e che fissa le indicazioni che l'Accordo di Programma deve contenere;

VISTO l'articolo 15, comma 4, del decreto legge 30 gennaio 1998, n. 6, convertito con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1998, n. 61, che integra l'articolo 2, comma 203, lettera b), della legge 23 dicembre 1996, n. 662 e l'articolo 10, comma 5 del DPR 20 aprile 1994, n. 367;

VISTA la legge 15 marzo 1997, n. 59 e successive modificazioni e integrazioni, recente “Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle Regioni ed enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa”;

VISTA la legge 15 maggio 1997, n. 127 e successive modificazioni e integrazioni, recante “Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e controllo”;

VISTO il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recente “Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni e agli Enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59”;

VISTA la legge 30 giugno 1998, n. 208 “Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un Fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse”;

VISTI gli articoli 60 e 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003) con i quali vengono istituiti, presso il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle attività produttive, i Fondi per le aree sottoutilizzate (coincidenti con l'ambito territoriale delle aree depresse di cui alla legge n.208/1998 e al Fondo istituito dall'articolo 19, comma 5, del decreto legislativo n. 96/1993), nei quali si concentra e si dà unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale che, in attuazione dell'articolo 119, comma 5, della Costituzione, sono rivolti al riequilibrio economico e sociale fra aree del Paese;

VISTA la delibera CIPE del 21 marzo 1999, n. 9, concernente la disciplina della programmazione negoziata ed, in particolare, il punto 1 sull'Intesa Istituzionale di programma nel quale, alla lettera b), è previsto che gli Accordi di Programma Quadro da stipulare dovranno coinvolgere nel processo di negoziazione gli organi periferici dello Stato, gli enti locali, gli enti sub-regionali, gli enti pubblici ed ogni altro soggetto pubblico e privato

interessato al processo e contenere tutti gli elementi di cui alla lettera e), comma 203, dell'articolo 2 della legge n. 662/1996;

VISTO l'articolo 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144 in cui si prevede, tra l'altro, la costituzione di un sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP) e della relativa banca dati da costituire presso il CIPE;

VISTO il decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 recante "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";

VISTA la delibera CIPE del 15 febbraio 2000, n. 12 (banca dati investimenti pubblici: codifica) che prevede l'approfondimento delle problematiche connesse all'adozione del codice identificativo degli investimenti pubblici e la formulazione di una proposta operativa;

VISTA la delibera CIPE del 27 dicembre 2002, n. 143, che disciplina le modalità e le procedure per l'avvio a regime del sistema CUP in attuazione dell'articolo 11 della legge n. 3/2002 "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione";

VISTA la legge 16 gennaio 2003, n.3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" e, in particolare, l'articolo 11 (Codice unico di progetto investimenti pubblici) il quale prevede che ogni nuovo progetto di investimento pubblico, nonché ogni progetto in corso di attuazione alla data del 1 gennaio 2003, sia dotato di un "Codice unico di progetto" che le competenti amministrazioni o i soggetti aggiudicatari richiedono in via telematica secondo la procedura definita dal CIPE;

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il "Codice dei contratti pubblici relativi ai lavori, servizi e forniture in attuazione alle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE", e successive modificazioni e integrazioni e il relativo Regolamento di esecuzione ed attuazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207;

VISTA la legge 5 maggio 2009, n. 42 "Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione", ed, in particolare, l'art. 22, comma 2, che prevede l'individuazione degli interventi considerati utili ai fini del superamento del deficit infrastrutturale all'interno del programma da inserire nel Documento di programmazione economico-finanziaria ai sensi dell'articolo 1, commi 1 e 1-bis, della legge 21 dicembre 2001, n. 443;

VISTA la legge 31 dicembre 2009, n. 196 "Legge di contabilità e finanza pubblica", come modificata dalla legge 7 aprile 2011, n. 39;

VISTO l'articolo 7, commi 26 e 27, del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni con legge 30 luglio 2010, n. 122, che attribuisce, tra l'altro, al Presidente del Consiglio dei Ministri la gestione del Fondo per le aree sottoutilizzate (ora Fondo per lo sviluppo e la coesione), prevedendo che lo stesso Presidente del Consiglio dei Ministri o il Ministro delegato si avvalgano, nella gestione del citato Fondo, del Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica del Ministero dello sviluppo economico;

VISTA la legge 13 agosto 2010, n.136 recante "Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia, ed in particolare l'art.3 riguardante la "tracciabilità dei flussi finanziari";

VISTO il D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207 "Regolamento di esecuzione ed attuazione del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n.163;

VISTA la delibera CIPE 22 marzo 2006 n. 14, con la quale sono state definite le procedure da

seguire per la programmazione degli interventi e gli adempimenti da rispettare per l'attribuzione delle risorse FAS da ricomprendere nell'ambito dell'Intesa Istituzionale di Programma e dei relativi APQ;

VISTA la Delibera CIPE 21 dicembre 2007, n. 166, recante "Attuazione del Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013 – Programmazione del Fondo per le Aree Sottoutilizzate";

VISTO, in particolare, l'art. 8 della predetta delibera CIPE n. 166/2007, che prevede l'unificazione dei sistemi centrali di monitoraggio esistenti e l'adozione di regole e procedure comuni, mediante un processo di omogeneizzazione sia della tipologia dei dati sia delle procedure di rilevazione, trasmissione e controllo;

VISTA la Circolare emanata dalla Direzione Generale per la Politica Regionale Unitaria Nazionale, avente ad oggetto il "Manuale Operativo sulle procedure di Monitoraggio delle risorse FAS", trasmessa alle Regioni e Province autonome di Trento e di Bolzano con nota n. 14987 del 20 ottobre 2010 e la successiva Circolare della stessa Direzione in materia di monitoraggio n. 761 del 18.01.2013;

VISTA la delibera CIPE 6 marzo 2009, n. 1 recante "Aggiornamento dotazione del Fondo per le Aree Sottoutilizzate, assegnazione risorse ai programmi strategici regionali, interregionali e agli obiettivi di servizio e modifica della delibera 166/2007";

VISTA la delibera CIPE 11 gennaio 2011, n.1 recante obiettivi, criteri e modalità di programmazione delle risorse per le aree sottoutilizzate, selezione e attuazione degli investimenti per i periodi 2000/2006 e 2007/2013;

VISTA la Delibera CIPE 23 marzo 2012, n. 41 "Fondo per lo sviluppo e la coesione – modalità di riprogrammazione delle risorse regionali 2000/2006 e 2007/2013 in particolare il punto 3.1 che prescrive che ai fini dell'attuazione degli interventi previsti nelle delibere del CIPE n. 62/2011 e 78/2011, si procede mediante la stipula di specifici Accordi di programma quadro (APQ);

CONSIDERATO che detti APQ devono contenere, fra l'altro, la definizione di un sistema di indicatori di risultato e di realizzazione, la disciplina per la verifica della sostenibilità finanziaria e gestionale, le modalità di monitoraggio e di valutazione in itinere ed ex post nonché un appropriato sistema di gestione e controllo;

VISTA la delibera CIPE del 8 marzo 2013, n.14 e s.m.i. recante "Fondo per lo sviluppo e la coesione - attuazione dell'articolo 16 - comma 2 del decreto-legge n. 95/2012 (riduzioni di spesa per le regioni a statuto ordinario) e disposizioni per la disciplina del funzionamento del fondo", che ha esteso il termine per l'assunzione di obbligazioni giuridicamente vincolanti (OGV) entro il 31.12.2013 anche alla delibera n. 62/2011, successivamente prorogato dal CIPE al 30.06.2014;

VISTA la Delibera CIPE del 3 agosto 2011, n. 62 riguardante "Individuazione ed assegnazione di risorse ad interventi di rilievo nazionale ed interregionale e di rilevanza strategica regionale per l'attuazione del Piano Nazionale per il Sud";

CONSIDERATO che il CIPE, con la medesima deliberazione n. 62/11, ha approvato un programma d'intervento costituito da 12 operazioni per un importo complessivo di 1.181,6 M€;

CONSIDERATO che, tra gli interventi individuati nella menzionata delibera CIPE n. 62/11 sono presenti i seguenti:

- "Metropolitana di Napoli linea 1 - Tronco Di Vittorio - Capodichino Aeroporto – Centro Direzionale . 1° lotto" del costo di 300,00 M€;
- "Tratta Piscinola/Secondigliano/Capodichino Aeroporto chiusura anello linea 1

Metropolitana Aversa-Capodichino" del costo di 58,15 M€;

- "Acquisto materiale rotabile dalla Società FER della Regione Emilia Romagna" del costo di 8,14 M€;

CONSIDERATO che in data 10 dicembre 2013 è stato sottoscritto l'APQ "Metropolitana di Napoli Linea 1 - Tronco di Vittorio – Capodichino Aeroporto - Centro Direzionale. I lotto" con cui è stato finanziato l'intervento "Metropolitana di Napoli linea 1 - Tronco Di Vittorio - Capodichino Aeroporto – Centro Direzionale . 1° lotto" già compreso per il costo di 300,00 M€ nel programma approvato dal CIPE con la deliberazione n. 62/11;

VISTA la Delibera della Giunta Regionale della Campania n. 756 del 21 dicembre 2012, di presa d'atto dell'adesione della Regione Campania alla terza ed ultima riprogrammazione del Piano di Azione Coesione (PAC);

CONSIDERATO che con deliberazione n. 495 del 22 novembre 2013, la Giunta Regionale della Campania, nell'ambito della III riprogrammazione del Piano d'Azione Coesione, ha proposto il finanziamento, con il conseguente stralcio degli stessi dal programma ex delibera CIPE n. 62/11, degli interventi:

- "Tratta Piscinola/Secondigliano/Capodichino Aeroporto chiusura anello linea 1 Metropolitana Aversa-Capodichino" del costo di 58,15 M€;
- "Acquisto materiale rotabile dalla Società FER della Regione Emilia Romagna" del costo di 8,14 M€;

CONSIDERATO che, in conseguenza a tale variazione di fonte finanziaria, si sono resi disponibili per l'utilizzo risorse del fondo FSC 2007-2013 ammontanti a 66,29 M€.

VISTA la deliberazione n. 39 del 24 febbraio 2014, recante "Conclusione del procedimento attivato con Deliberazioni di G.R. nn. 533 e 534 del 2.7.2010 e revoca delle Deliberazioni di G.R. nn. 1502 del 2.10.2009, 150 del 25.02.2010 e 458 del 25.03.2010: Ricognizione della riprogrammazione già attuata dalla Giunta regionale nel settore della mobilità e ulteriori determinazioni. Con allegate Tabelle" la Giunta Regionale della Campania ha, tra l'altro, individuato i seguenti interventi, nuovi o già finanziati in precedenti APQ per cui è necessario assicurare una integrazione della copertura finanziaria:

- Riqualficazione architettonica stazioni di Madonnelle e Bartolo Longo (Beneficiario: EAV s.r.l.; ulteriore quota FAS assegnata € 1.284.157,95);
- Sistema della Metropolitana Regionale - Ferrovia Metrocampania Nord Est - Impianto SCMT (Beneficiario: EAV s.r.l.; ulteriore quota FAS assegnata € 2.612.517,64);
- Ex SEPSA - Completamento della nuova Stazione di Baia (1° Lotto) (Beneficiario: Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84; ulteriore quota FAS assegnata € 7.432.398,78);
- Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino: nuovo terminal di Grottaminarda (Beneficiario: AIR Autoservizi Irpini; ulteriore quota FAS assegnata € 4.000.000,00);
- Funicolare di Montevergine – Lavori di revisione delle vetture e vie di corsa (Beneficiario: AIR Autoservizi Irpini; quota FAS assegnata € 1.320.000,00);
- Funivia del Faito - adeguamento sismico e funzionale e abbattimento barriere architettoniche (Beneficiario: Regione Campania; quota FAS assegnata € 2.000.000,00);
- Applicazione di ITS (Intelligent Transport System) per la messa in sicurezza della SS 268 "del Vesuvio" (Beneficiario: Regione Campania - quota FAS assegnata € 10.000.000,00);

- Interventi di prima fase per la messa in sicurezza della SS 268 "del Vesuvio" (Beneficiario: ANAS; quota FAS assegnata € 10.000.000,00);

CONSIDERATO che si rende necessario ricomprendere all'interno del presente Accordo il finanziamento degli interventi di seguito elencati assicurando agli stessi, con le risorse liberate dallo spostamento sul PAC degli interventi già citati in precedenza, la necessaria copertura finanziaria, aggiornata a seguito dell'istruttoria effettuata, qui di seguito riportata:

Soggetto Attuatore	Titolo	Importo (€)	Note
EAV s.r.l.	Riqualificazione architettonica stazioni di Madonnelle e Bartolo Longo- Completamento	1.314.360,00	Integrazione dell'intervento SMR.02 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"
EAV s.r.l.	Sistema della Metropolitana Regionale - Ferrovia Metrocampania Nord Est - Impianto SCMT- Completamento	2.612.517,64	Integrazione dell'intervento SMR.11 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"
Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84	Ex SEPSA - Completamento della nuova Stazione di Baia (1° Lotto/1° Stralcio)- Completamento	7.432.398,78	Integrazione dell'intervento SMR.05 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"
AIR Autoservizi Irpini	Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino: nuovo terminal di Grottaminarda	4.000.000,00	Integrazione dell'intervento ACC.01 finanziato nell'ambito dell'APQ "Infrastrutture per i sistemi urbani - IV Atto integrativo"
AIR Autoservizi Irpini	Funicolare di Montevergine – Lavori di revisione delle vetture e vie di corsa	1.300.000,00	
EAV s.r.l.	Funivia del Faito - adeguamento sismico e funzionale e abbattimento barriere architettoniche	2.000.000,00	
ACaM	SS 268 "del Vesuvio" e viabilità interconnessa: applicazione di sistemi tecnologici per la messa in sicurezza ed il monitoraggio	10.000.000,00	

Soggetto Attuatore	Titolo	Importo (€)	Note
ACaM	Intelligent Transportation System della Regione Campania	24.803.533,98	
Regione Campania	PORTO DI ISCHIA – Lavori di demolizione pontili denominati “Italia 90” n. 1 e 2 e ricostruzione di un nuovo terminal per aliscafi con annessa struttura di accoglienza.	1.928.351,22	
Comune di Minori	Adeguamento funzionale dell'approdo di Minori (SA) Stazione Marittima	500.000,00	
Regione Campania	PORTO DI ISCHIA - Lavori di ripavimentazione banchine porto commerciale	398.838,38	
ANAS	SS 268 "del Vesuvio": Interventi di miglioramento della sicurezza stradale nel tratto compreso tra i km 0+000- 7+000 e i km 19+000- 27+200	10.000.000,00	
Totale		66.290.000,00	

VISTO il Decreto Legge 18 maggio 2006, n. 181, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri, convertito, con modifiche, in Legge 17 luglio 2006, n. 233;

VISTO il Decreto Legge 16 maggio 2008 n. 85, convertito con modificazioni in legge 14 luglio 2008 n. 121, recante disposizioni urgenti per l'adeguamento delle strutture di governo in applicazione dell'art.1, commi 376 e 377, della legge 24 dicembre 2007 n. 244;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 28 novembre 2008, n. 197, “Regolamento di riorganizzazione del Ministero dello Sviluppo Economico”;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211, “Regolamento di riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”;

VISTO il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 2 aprile 2009, n. 307, inerente l'organizzazione degli Uffici di livello non generale – Divisioni – del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

VISTO il Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 22 giugno 2012, concernente l'organizzazione degli Uffici di livello non generale - Divisioni - del Ministero dello Sviluppo

Economico;

VISTO il decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 88, recante “Disposizioni in materia di risorse aggiuntive ed interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, a norma dell’art. 16 della legge 5 maggio 2009, n. 42”;

VISTA la legge 24 dicembre 2012, n. 228, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013)”;

VISTA la legge 24 dicembre 2012, n. 229, che approva il bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2013 e il bilancio pluriennale per il triennio 2013-2015;

VISTO il decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, che detta “Disposizioni urgenti per la crescita, l’equità e il consolidamento dei conti pubblici” e, in particolare, l’articolo 3 concernente i programmi regionali cofinanziati dai fondi strutturali e il rifinanziamento del relativo fondo di garanzia e l’articolo 41 contenente misure per la velocizzazione di opere di interesse strategico;

VISTE le norme in materia di aiuti di Stato nella fase di attuazione dei programmi operativi dei Fondi Strutturali e del Fondo Sviluppo e Coesione;

VISTE le griglie analitiche di valutazione relative ai finanziamenti pubblici destinati alla realizzazione delle infrastrutture per la verifica della sussistenza o meno di aiuti di stato ai sensi dell’art. 107 del Trattato sul finanziamento dell’Unione europea (TFUE) elaborate dai servizi della DG concorrenza della CE;

VISTA la delibera della Giunta Regionale della Campania n. 478 del 10 settembre 2012 recante “Strutture ordinamentali Giunta Regionale ai sensi del Regolamento 12/2011”;

VISTA la delibera della Giunta Regionale della Campania n. 603 del 19 ottobre 2012 recante “FSC 2007- 2013. Adozione del Sistema di Gestione e Controllo”;

VISTA l’Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo e la Regione Campania in data 16 febbraio 2000, così come aggiornata dai successivi atti di programmazione e pianificazione;

VISTA la delibera della Giunta Regionale della Regione Campania n....del...., che, a seguito del finanziamento sul PAC di interventi precedentemente finanziati sul FSC 2007/2013 nell’ambito della delibera del CIPE n. 62/2011, nel dare atto delle conseguenti disponibilità di risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2007/2013, prevede di destinare l’importo di complessivi euro 66.290.000,00 a valere su tali risorse per le finalità del presente Accordo di Programma Quadro, approvando, nel contempo, il relativo schema;

TENUTO CONTO che tale decisione deve essere perfezionata con successiva delibera del CIPE, cui la disponibilità di tali risorse è condizionata;

Tutto ciò premesso

il Ministero dello Sviluppo Economico

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

la Regione Campania

stipulano il seguente

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO

Articolo 1

Recepimento delle premesse e degli allegati

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Atto.
2. Ne costituiscono Allegati:
 1. Programma degli interventi cantierabili corredato di:
 - 1.a Relazioni tecniche (complete di cronoprogrammi);
 - 1.b Schede riferite agli interventi;
 - 1.c Piano finanziario per annualità;
 2. Elenco degli interventi non immediatamente cantierabili.
3. Le schede riferite agli interventi sono compilate all'interno del sistema informativo centrale per il monitoraggio istituito presso il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (Sistema Gestione Progetti – Banca Dati Unitaria).
4. Per il sistema di gestione e controllo regionale, si fa rinvio alla DGR n. 603 del 19.10.2012, citata in premessa.

Articolo 2

Definizioni

1. Ai fini del presente Accordo di programma quadro si intende:
 - a. per “Accordo”, il presente Accordo di programma quadro “Interventi di rilevanza strategica regionale nel settore della depurazione delle acque”;
 - b. per “Parti”, i soggetti sottoscrittori del presente Accordo;
 - c. per “Intervento”, ciascun progetto inserito nel presente Accordo;
 - d. per “Programma di interventi”, l'insieme degli interventi cantierabili finanziati con il presente Accordo;
 - e. per “Interventi cantierabili”, quelli per i quali lo stato della progettazione rende possibile esperire la procedura di gara;
 - f. per “Banca Dati Unitaria” ovvero “BDU” e “Sistema Gestione Progetti” ovvero “SGP”, gli applicativi informatici di monitoraggio dell'attuazione degli interventi;

- g. per “Relazione tecnica”, il documento descrittivo di ciascun intervento, in cui sono altresì indicati i risultati attesi e il cronoprogramma identificativo di tutte le fasi e relative tempistiche per la realizzazione di ciascun intervento fino alla sua completa entrata in esercizio;
- h. per “Scheda”, la scheda, sia in versione cartacea che in versione informatica, compilabile tramite SMOL, trasferita al SGP e alla BDU che identifica per ciascun intervento il soggetto aggiudicatore (c.d. soggetto attuatore), il referente di progetto/responsabile del procedimento, i dati anagrafici dell'intervento, i dati relativi all' attuazione fisica, finanziaria e procedurale, nonché gli indicatori;
- i. per “Responsabile Unico delle Parti” (RUPA), il rappresentante di ciascuna delle parti, incaricato di vigilare sull'attuazione di tutti gli impegni assunti nel presente atto dalla Parte rappresentata e degli altri compiti previsti nell'Accordo, che, per la Regione, è individuato nell'Organismo di Programmazione del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC);
- j. per “Responsabile Unico dell'Attuazione dell'Accordo di Programma Quadro” (RUA), il soggetto incaricato del coordinamento e della vigilanza sulla complessiva attuazione dell'Accordo, che, tenuto conto degli atti di organizzazione della Regione, è individuato tra i dirigenti regionali responsabili del settore;
- k. per “Responsabile dell'Intervento”, il soggetto individuato nell'ambito dell'organizzazione del soggetto attuatore, quale “Responsabile unico del procedimento” ai sensi del DPR 5 ottobre 2010 n 207;
- l. per “Tavolo dei Sottoscrittori”, il comitato composto dai soggetti sottoscrittori dell'Accordo (RUA e RUPA) o dai loro delegati con i compiti previsti dal presente Accordo;
- m. per “Sistema di gestione e controllo” (SIGECO) il sistema di procedure individuato in ambito regionale e le relative autorità a ciò deputate, che accertano la correttezza delle operazioni gestionali, la verifica delle irregolarità, la congruità e l'ammissibilità della spesa anche con riguardo al punto 3.1 della Delibera CIPE n. 41/2012;
- n. per “Scheda SIGECO” la scheda, validata dall'UVER, che descrive il Sistema di cui alla lettera precedente.

Articolo 3

Oggetto e finalità

- 1. Il presente Accordo ha ad oggetto:
 - 1. la realizzazione degli interventi cantierabili come individuati e disciplinati negli allegati 1, 1.a, 1.b ,1.c.
 - 2. La progettazione degli interventi non immediatamente cantierabili, di cui all'Allegato 2.
- 2. Gli interventi di cui all'Allegato 2, terminata la fase di progettazione, della cui conclusione il RUA provvede a dare immediata informazione al Tavolo dei Sottoscrittori, rientrano nell'Allegato 1, con conseguente necessaria integrazione ed aggiornamento dello stesso e degli Allegati 1.a, 1.b e 1.c.

Articolo 4

Contenuto degli allegati

1. Nell'allegato 1 "Programma degli interventi" sono riportati i seguenti elementi: il titolo di ciascun intervento cantierabile, il soggetto attuatore, l'oggetto del finanziamento ed il relativo costo, il quadro delle risorse disponibili e l'indicazione della relativa fonte, lo stato della progettazione.
2. Nell'allegato 1.a "relazioni tecniche" sono riportati i seguenti elementi: descrizione di ciascun intervento, risultati attesi e cronoprogramma.
3. Nell'allegato 1.b "schede-intervento" sono riportate le schede relative a ciascun intervento, conformi al tracciato SGP/BDU.
4. Nell'allegato 1.c "Piano finanziario per annualità" è riportata la previsione relativa al fabbisogno finanziario annuale di ciascun intervento.
5. L'allegato 2 contiene l'elenco degli interventi non immediatamente cantierabili, il relativo fabbisogno finanziario, nonché la tempistica prevista per la chiusura della progettazione utile a consentire l'espletamento della procedura di gara.

Articolo 5

Copertura finanziaria

1. La copertura finanziaria degli interventi di cui al presente Accordo è descritta nel seguente prospetto:

Fonte	Importo (€)
<u>Fondi Statali</u>	<u>969.250.000,00</u>
di cui	
FSC 2007-2013 – delibera CIPE n. 62/11	589.250.000,00
Delibera CIPE n. 100/06	110.000.000,00
Delibera CIPE n. 27/12	70.000.000,00
DL n. 69/13	200.000.000,00
<u>Fondi privati</u>	<u>320.020.689,66</u>
TOTALE	1.289.270.689,66

2. Le somme, ammontanti a € 4.000.000,00, destinate all'intervento CAMIWACC.01 verranno poste ad integrazione finanziaria dell'APQ "Infrastrutture per la viabilità in Campania – IV Atto integrativo";
3. La copertura finanziaria posta dalla Regione Campania a valere sulle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2007/2013 e destinate agli interventi ricompresi negli allegati 1.c.a e 2.a è condizionata all'adozione di apposita delibera del CIPE, come riportato in premessa.
4. al fine di consentire una più rapida attuazione delle opere di competenza delle amministrazioni centrali ed onde evitare che le stesse possano subire pregiudizio dalla limitata capacità di spesa legata ai vincoli del Patto di stabilità della Campania, le risorse ex delibera CIPE n. 62/11 destinate alla realizzazione degli interventi di cui agli allegati 1.c.b e 2.b del presente Accordo sono trasferite direttamente sulle contabilità dei beneficiari secondo quanto esposto dagli stessi nel cronoprogramma di spesa aggiornato alla sessione di monitoraggio del 31 dicembre dell'anno precedente;

5. La Regione, anche sulla base delle dichiarazioni del soggetto attuatore, laddove questo non coincida con la Regione stessa, nonché in funzione della propria programmazione di bilancio, garantisce:
- la sostenibilità finanziaria dell'intervento, in ordine alla disponibilità di risorse per un ammontare sufficiente a garantirne la completa realizzazione;
 - la sostenibilità gestionale dell'intervento, in ordine alla capacità del soggetto preposto a garantirne la piena e corretta utilizzazione, una volta ultimato.

Articolo 6

Obblighi delle Parti

1. Le Parti si impegnano, nello svolgimento dell'attività di competenza, a rispettare e a far rispettare tutti gli obblighi previsti nell'Accordo. A tal fine, le parti si danno reciprocamente atto che il rispetto della tempistica di cui agli allegati costituisce elemento prioritario ed essenziale per l'attuazione del Programma di interventi oggetto del presente atto.

2. In particolare le Parti si obbligano, in conformità alle funzioni e ai compiti assegnati dalla normativa vigente, all'effettuazione delle seguenti attività, nel rispetto dei tempi definiti per ciascun intervento, anche in fase di realizzazione:

- a. Il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica:
 - garantisce l'esercizio delle attività di coordinamento e alta vigilanza sul complessivo processo di attuazione dell'Accordo e di tutti gli altri atti di competenza nelle materie oggetto dell'Accordo, in coerenza con le indicazioni e la tempistica di cui agli Allegati, nonché l'attivazione delle occorrenti risorse umane e strumentali; garantisce, altresì, il flusso delle risorse finanziarie di competenza;
 - trasferisce direttamente sulle contabilità dei beneficiari degli interventi presenti negli allegati 1.c.b e 2.b le risorse ex delibera CIPE n. 62/11 ad essi assegnate secondo quanto esposto dagli stessi nel cronoprogramma di spesa aggiornato alla sessione di monitoraggio del 31 dicembre dell'anno precedente.
- b. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale
- c. La Regione Campania:
 - garantisce l'esecuzione del programma di interventi dell'Accordo, con le modalità, le tempistiche e le procedure indicate negli allegati 1, 1.a, 1.b, 1.c, 1.d e 2;
 - garantisce l'aggiornamento dei dati di monitoraggio in SGP e in BDU;
 - garantisce il compimento di tutti gli atti occorrenti per il rilascio nei tempi previsti degli atti approvativi, autorizzativi, pareri e di tutti gli altri atti di competenza, ai sensi della normativa vigente, nelle materie oggetto del presente Accordo, secondo le indicazioni e la tempistica di cui agli Allegati citati e l'attivazione delle occorrenti risorse umane e strumentali;
 - assicura il coordinamento e la collaborazione con gli Enti locali e ogni altro Ente su base regionale;
 - assicura l'informazione, al fine di assicurare la condivisione degli obiettivi e, ove necessario, favorire il rilascio di atti di competenza di tali Enti ai sensi della normativa vigente entro i termini previsti;
 - garantisce il flusso delle risorse finanziarie di competenza ed il trasferimento delle risorse ai soggetti attuatori compatibilmente con i vincoli indotti dal rispetto del

“patto di stabilità”;

- tiene conto dei predetti vincoli e delle esigenze di trasferimento collegate al fabbisogno finanziario degli interventi nella fase di elaborazione dei propri documenti di bilancio. A tali fini, l'autorità regionale competente assume i necessari impegni contabili, in relazione al proprio ordinamento e all'avanzamento progettuale/ realizzativo degli interventi;
- valuta la compatibilità degli interventi infrastrutturali oggetto dell'Accordo con la normativa europea sugli Aiuti di Stato richiamata in premessa e cura, ove richieste, le procedure di notifica alla Commissione Europea.
- effettua i controlli necessari al fine di garantire la correttezza e la regolarità della spesa.

3. Entro il 30 giugno di ogni anno su proposta del RUPA, sarà sottoposto all'approvazione del Tavolo dei Sottoscrittori l'aggiornamento degli impegni assunti dalle singole parti rispetto ai tempi di rilascio degli atti di approvazione, di autorizzazione e dei pareri, nonché alla progettazione e realizzazione delle opere, all'attivazione delle occorrenti risorse e a tutti gli altri atti di competenza nelle materie oggetto del presente Accordo.

4. Le Parti si impegnano, inoltre, per quanto di rispettiva competenza, a:

- a. fare ricorso a forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, attraverso strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo previsti dalla vigente normativa;
- b. rimuovere tutti gli ostacoli che potranno sorgere in ogni fase di esecuzione degli impegni assunti per la realizzazione degli interventi, accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempienza accertata, le misure previste dall' Accordo;
- c. al fine di garantire gli adempimenti di cui alla successiva lettera d), eseguire, almeno con cadenza periodica, tutte le attività di monitoraggio utili a procedere periodicamente alla verifica dell'Accordo, anche al fine di attivare prontamente tutte le risorse per la realizzazione degli interventi;
- d. procedere, con periodicità semestrale, alla verifica dell'Accordo, anche al fine di attivare prontamente tutti i provvedimenti necessari per la realizzazione degli interventi;
- e. effettuare i controlli necessari al fine di garantire la correttezza e la regolarità della spesa.

Articolo 7

Riprogrammazione delle economie

1. Le economie riprogrammabili, ai sensi della vigente normativa, derivanti dall'attuazione degli interventi individuati nel presente atto e opportunamente accertate dal RUA in sede di monitoraggio, al fine di una programmazione complessiva del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione attribuito alla Regione Campania, confluiscono su un capitolo dedicato del bilancio regionale e sono riprogrammate dal Tavolo dei sottoscrittori, su proposta del RUPA regionale, in conformità a quanto stabilito nelle deliberazioni CIPE n. 41/2012 e n. 78/2012, secondo le modalità di cui al presente articolo.

2. Relativamente alle economie derivanti dai ribassi d'asta, qualora siano evidenziate come riprogrammabili, eventuali maggiori costi dei lavori troveranno copertura finanziaria impiegando prioritariamente le ulteriori risorse riprogrammabili emergenti dal complesso degli interventi

inclusi nel presente accordo. Nel caso in cui dette risorse non dovessero risultare sufficienti, gli eventuali maggiori costi saranno posti a carico delle risorse riprogrammabili rinvenienti dall'attuazione degli APQ finanziati nell'ambito dell'Intesa Istituzionale di Programma della Regione Campania, ovvero a carico del bilancio degli Enti locali eventualmente interessati.

3. Non sono comunque riprogrammabili le economie entro la percentuale del 10% del costo del progetto, se non ad intervento ultimato.

Articolo 8

Impegni dei soggetti sottoscrittori e governance dell'Accordo

1. Le parti convengono la costituzione del Tavolo dei sottoscrittori, composto dai firmatari, o da loro delegati, con il compito di esaminare le proposte, provenienti dal RUPA, utili al procedere degli interventi programmati e, quindi, esprimere pareri in materia di:

- a. riattivazione o annullamento degli interventi;
- b. riprogrammazione di risorse ed economie;
- c. modifica delle coperture finanziarie degli interventi;
- d. promozione di atti integrativi;
- e. attivazione di eventuali procedure di accelerazione delle fasi attuative da parte delle stazioni appaltanti.

2. Ciascun soggetto sottoscrittore del presente Accordo s'impegna a svolgere le attività di propria competenza e, in particolare:

- a. a rispettare i termini concordati ed indicati nelle "schede" allegate al presente Accordo;
- b. ad utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, in particolare con il ricorso, laddove sia possibile, agli strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo previsti dalla vigente normativa, eventualmente utilizzando gli accordi previsti dall'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241;
- c. a proporre gli eventuali aggiornamenti da sottoporre al Tavolo dei sottoscrittori;
- d. ad attivare e a utilizzare appieno e in tempi rapidi tutte le risorse finanziarie individuate nel presente accordo, per la realizzazione delle diverse attività e tipologie di intervento;
- e. a porre in essere ogni misura necessaria per la programmazione, la progettazione e l'attuazione delle azioni concordate, secondo le modalità previste nell'accordo atte a rimuovere, in ognuna delle fasi del procedimento di realizzazione degli interventi, ogni eventuale elemento ostativo alla realizzazione degli interventi;
- f. ad alimentare il monitoraggio, ognuno per le proprie competenze, in base alle indicazioni fornite dal CIPE ed in relazione alla Circolare emanata dalla Direzione Generale per la Politica regionale Unitaria Nazionale, avente ad oggetto il "Manuale operativo sulle procedure del monitoraggio delle risorse FAS" trasmesso alle Regioni e Province Autonome di Trento e di Bolzano con nota n.14987 del 20 ottobre 2010 e s.m.i..

3. Alla Direzione Generale per la Politica Regionale Unitaria Nazionale (DGPRUN) del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica del Ministero dello Sviluppo Economico competono l'alta vigilanza sull'attuazione dell'Accordo, la convocazione del Tavolo dei sottoscrittori, lo svolgimento di accertamenti campionari, nonché, in tutti i casi ritenuti necessari, accertamenti specifici.

Articolo 9

Responsabile Unico delle Parti

1. Ai sensi del Sistema di Gestione e Controllo adottato dalla Regione Campania è individuato quale RUPA regionale il Direttore Generale pro- tempore della DG per la Programmazione Economica e Turismo del Dipartimento della Programmazione e dello Sviluppo Economico della Regione Campania;
2. Ciascun RUPA si impegna a vigilare sull'attuazione di tutti gli impegni che competono alla Parte da esso rappresentata, intervenendo con i necessari poteri di impulso e di coordinamento.
3. Il RUPA regionale assume, anche in linea con quanto previsto dal SI.GE.CO., altresì, il compito di:
 - a. proporre la riprogrammazione delle economie secondo le modalità indicate all'articolo 7;
 - b. attivare, avvalendosi dell'apposita Unità di controllo e verifica regionale, le verifiche sul rispetto dei cronoprogramma e in loco secondo i criteri definiti nel Sistema di gestione e controllo regionale;
 - c. coordinare le attività di validazione delle informazioni di monitoraggio inserite nel sistema informativo locale SMOL;
 - d. trasferire le informazioni di monitoraggio al sistema informativo nazionale SGP/BDU secondo le regole individuate nell'ambito del Protocollo di Colloquio.

Articolo 10

Responsabile Unico dell'Attuazione dell'Accordo (RUA)

1. Ai fini del coordinamento e della vigilanza sull'attuazione del presente Accordo, i soggetti firmatari, tenuto conto della valenza regionale degli interventi, individuano quale responsabile unico della sua attuazione (RUA), il Direttore Generale pro- tempore della DG per la Mobilità del Dipartimento delle Politiche Territoriali della Regione Campania.
2. Al RUA viene conferito, anche secondo quanto stabilito dal Sistema di gestione e controllo regionale, il compito di:
 - a. rappresentare in modo unitario gli interessi dei soggetti sottoscrittori, richiedendo, se del caso, la convocazione del Tavolo dei sottoscrittori;
 - b. coordinare il processo complessivo di realizzazione degli interventi previsti nel presente Atto, attivando le risorse tecniche e organizzative necessarie alla sua attuazione;
 - c. valutare, anche con il coinvolgimento delle competenti Amministrazioni centrali e Direzioni Generali regionali, la compatibilità degli interventi oggetto dell'Accordo con la normativa europea sugli Aiuti di Stato richiamata in premessa, curando, ove richieste, le procedure di notifica alla Commissione Europea e definendo, in conseguenza, i successivi atti;
 - d. promuovere, in via autonoma o su richiesta dei Responsabili dei singoli interventi, di cui al successivo articolo 11, le eventuali azioni ed iniziative necessarie a garantire il rispetto degli impegni e degli obblighi dei soggetti sottoscrittori;
 - e. monitorare in modo continuativo lo stato di attuazione dell'Accordo secondo le

- modalità indicate dal Ministero dello Sviluppo Economico;
- f. coordinare i Responsabili dei singoli interventi nelle attività dell'Accordo e, in particolare, in relazione all'immissione dati per l'istruttoria ed il monitoraggio dei singoli interventi nel sistema informativo locale SMOL;
 - g. assicurare e garantire il completo inserimento e la validazione dei dati di monitoraggio nel Sistema informativo di riferimento, secondo la procedura indicata nel Sistema di gestione e controllo, nonché nel "Manuale Operativo sulle procedure di monitoraggio delle risorse FAS" (ora FSC) e s.m.i.;
 - h. provvedere alla redazione del Rapporto Annuale di Monitoraggio dell'Accordo, le cui risultanze confluiranno all'interno del rapporto Annuale di Esecuzione (RAE) redatto secondo le modalità e le tempistiche previste dal citato "Manuale operativo" entro e non oltre il 28 febbraio dell'anno successivo;
 - i. individuare ritardi e inadempienze assegnando al soggetto inadempiente, se del caso, un congruo termine per provvedere; decorso inutilmente tale termine, segnalare tempestivamente l'inadempienza al Tavolo dei sottoscrittori;
 - j. comunicare ai Soggetti responsabili di intervento, nei modi e nelle forme di rito, i relativi compiti di cui al successivo articolo 11.

Articolo 11

Responsabile dell'attuazione dei singoli interventi

1. Il Responsabile di intervento, ad integrazione delle funzioni previste come Responsabile del procedimento ex art. 9 e 10 del DPR 5 ottobre 2010 n. 207, attesta la congruità dei cronoprogrammi indicati nelle relazioni tecniche di competenza e predispone la redazione della scheda-intervento, assumendo la veridicità delle informazioni in esse contenute.

Inoltre, nel corso del monitoraggio, svolge i seguenti ulteriori compiti:

- a. pianificare il processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento attraverso la previsione dei tempi, delle fasi, delle modalità e dei punti - cardine, adottando un modello metodologico di pianificazione e controllo riconducibile al project management;
- b. organizzare, dirigere, valutare e controllare l'attivazione e la messa a punto del processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento;
- c. monitorare costantemente l'attuazione degli impegni assunti dai soggetti coinvolti nella realizzazione dell'intervento, ponendo in essere tutte le azioni opportune e necessarie al fine di garantire la completa realizzazione dello stesso nei tempi previsti e segnalando tempestivamente al RUA e al RUPA gli eventuali ritardi e/o ostacoli tecnico - amministrativi che ne dilazionano e/o impediscono l'attuazione;
- d. aggiornare, con cadenza bimestrale, il monitoraggio dell'intervento inserendo i dati richiesti nel Sistema informativo di riferimento;
- e. trasmettere al RUA e al RUPA, con cadenza annuale, entro il 31 gennaio dell'anno successivo, una relazione esplicativa, contenente la descrizione dei risultati conseguiti e le azioni di verifica svolte, comprensive di ogni informazione utile a definire lo stato di attuazione dello stesso, nonché l'indicazione di ogni ostacolo amministrativo, finanziario o tecnico che si frapponga alla realizzazione dell'intervento e la proposta delle relative azioni correttive.

Articolo 12

Sistema degli indicatori di realizzazione e di risultato

1. Per ciascun intervento deve essere individuato almeno un:
 - a. indicatore di realizzazione fisica/di programma;
 - b. indicatore occupazionale;
 - c. indicatore di risultato di programma.
2. Nel caso in cui gli indicatori di realizzazione fisica di cui al CUP prescelto non risultassero applicabili, è obbligatorio inserire almeno un indicatore di programma scelto tra quelli previsti dal Programma.
3. Per ciascun indicatore di cui alle lettere a) e b) del precedente punto 1, è necessario inserire:
 - a. un valore iniziale in sede di sottoscrizione;
 - b. un valore attuale di revisione del valore iniziale, di cui alla lettera precedente, in sede di ciascuna sessione di monitoraggio;
 - c. un valore raggiunto in sede di ciascuna sessione di monitoraggio.

Articolo 13

Valutazione in itinere ed ex post

1. In sede di Rapporto annuale di esecuzione (RAE) la Regione, attraverso il proprio Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici, effettua una valutazione *in itinere* degli interventi inclusi nel presente Accordo. Tale valutazione *integra* il rapporto annuale di monitoraggio dell'accordo allegato al RAE.
2. Al 31 dicembre del secondo anno successivo alla conclusione degli interventi la Regione, attraverso il Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici redige un rapporto di valutazione *ex post* sull'efficacia degli stessi e sui risultati conseguiti, registrando eventuali scostamenti rispetto agli indicatori di cui al precedente art. 11, comma 1.
3. I predetti rapporti sono trasmessi all'UVAL e agli altri Soggetti sottoscrittori del presente APQ.

Articolo 14

Modalità di monitoraggio in itinere ed ex post

1. Il monitoraggio in itinere ed ex post è effettuato secondo le procedure indicate nelle delibere CIPE in materia, nel citato "Manuale Operativo sulle procedure di monitoraggio delle risorse FAS" (ora FSC) e successive disposizioni attuative della Direzione Generale per la Politica Regionale Unitaria Nazionale.
2. Il mancato rispetto degli adempimenti previsti, con particolare riguardo alle scadenze, comporta l'applicazione delle penalità previste nel citato Manuale di cui al punto precedente.
3. Del mancato adempimento si dà notizia, a cura del RUPA, agli organismi di valutazione

dirigenziale per la valutazione delle performances del funzionario responsabile.

Articolo 15

Attivazione ed esiti delle verifiche

1. L'attuazione dell'Accordo è costantemente monitorata, al fine di consentire la rilevazione sistematica e tempestiva dei suoi avanzamenti procedurali, fisici e di risultato.
2. Il RUA, tenendone informato il RUPA, assicura la puntuale comunicazione delle informazioni analitiche utili a consentire lo svolgimento di attività valutative di cui al punto 3 del presente articolo da parte dei soggetti preposti *rationae materiae* che, dal canto loro, si impegnano a valersene nel più rigoroso rispetto dei vincoli di riservatezza e di sensibilità commerciale.
3. Le verifiche sono attivate dal RUA in concomitanza delle soglie di seguito definite:
 - a. scostamento temporale superiore a 180 giorni rispetto alla previsione di cui al cronoprogramma inizialmente approvato;
 - b. scostamento dei costi superiore al 20% rispetto all'importo del progetto preliminare;
 - c. mancata indicazione di incrementi nel costo realizzato degli interventi per un tempo uguale o superiore ad un anno;
 - d. mancata indicazione di incrementi del valore conseguito dell'indicatore di realizzazione fisica prescelto o di programma, in un arco temporale uguale o superiore ad un anno;
 - e. modifica per una percentuale superiore al 20% in ciascuna versione di monitoraggio, del valore iniziale degli indicatori di realizzazione fisica o di programma.
4. Al verificarsi di una delle condizioni di cui al punto precedente, è facoltà della Direzione regionale competente attivare una verifica diretta documentale o in loco, oppure avvalersi delle competenti strutture del Dipartimento. L'attivazione delle verifiche avverrà nel rispetto di quanto previsto dalle delibere CIPE in materia ed in contraddittorio con le strutture regionali, che potranno presentare opportuna documentazione esplicativa relativamente ai fatti esaminati.
5. Gli esiti delle verifiche devono condurre ad un cambiamento significativo dello stato del progetto al fine di:
 - a. rimuovere le criticità intervenute;
 - b. prevedere un tempo congruo per verificare gli effetti di eventuali azioni correttive intraprese;
 - c. accertare l'impossibilità a rimuovere le criticità emerse con conseguente definanziamento dell'intervento e riprogrammazione delle risorse.

Articolo 16

Sistema di gestione e controllo (SIGECO)

1. Il sistema di gestione e controllo (SIGECO) approvato con DGR 603/2012 e validato dall'UVER, contiene:
 - a. i controlli di primo livello, da esercitare in concomitanza con la gestione dell'intervento e diretti a verificare la corretta esecuzione delle operazioni gestionali nonché la verifica delle irregolarità;

- b. l'individuazione della separatezza delle competenze tra i soggetti/organi cui è demandata la responsabilità dei controlli di primo livello ed i soggetti/organi che svolgono attività istruttorie e procedurali per la concessione ed erogazione dei finanziamenti;
- c. le procedure e l'autorità regionale preposte alla dichiarazione dell'ammissibilità della spesa.

Articolo 17

Interventi in allegato 1 - Sanzioni

1. Le parti si danno reciprocamente atto che l'esecuzione degli interventi in oggetto in tempi certi rappresenta un motivo essenziale del presente Accordo. A tali fini, le tempistiche indicate nei cronoprogrammi in allegato sono assunte come riferimento primario per l'applicazione delle misure sanzionatorie, secondo le modalità di cui ai commi che seguono. A tal fine la Regione Campania si impegna ad obbligare i Soggetti attuatori degli interventi affinché riportino le citate tempistiche all'interno dei bandi di gara e/o negli atti contrattuali sottoscritti con i soggetti affidatari.
2. In caso di mancata aggiudicazione nei termini previsti dal cronoprogramma, allorquando il ritardo superi 90 giorni, il Tavolo dei sottoscrittori, salvo giustificati motivi, assume l'iniziativa per la revoca del finanziamento disposto in favore dell'intervento di cui trattasi, dandone informativa al CIPE per le decisioni di competenza.
3. In fase di esecuzione, eventuali ritardi maturati rispetto ai tempi indicati nei cronoprogrammi, comportano l'applicazione nei confronti del soggetto attuatore, di apposite penali in conformità a quanto previsto dal regolamento di esecuzione e attuazione del codice dei contratti pubblici nei confronti del soggetto appaltatore. A tal fine, il soggetto attuatore si rivale sul soggetto appaltatore, incamerando le penali contrattualmente previste, a norma di legge.
4. L'applicazione delle penali nei confronti del soggetto attuatore comporta la riduzione dei trasferimenti previsti per la copertura finanziaria dell'intervento, nell'importo corrispondente all'ammontare delle penali medesime.
5. Nei casi più gravi di ritardo, irregolarità o inadempimento, il soggetto attuatore attiva il procedimento previsto dalla legge per la risoluzione del contratto nei confronti dell'appaltatore.
6. La Regione, ove non coincida con il soggetto attuatore, si impegna ad inserire tali disposizioni nei disciplinari di finanziamento.
7. Nei casi di persistente ritardo, inerzia o inadempimento, potranno essere adottati i poteri sostitutivi secondo quanto previsto dal successivo articolo 18.

Articolo 18

Poteri sostitutivi in caso di inerzia, ritardo ed inadempimento

1. L'esercizio dei poteri sostitutivi si applica in conformità con quanto previsto dall'ordinamento vigente. L'inerzia, l'omissione e l'attività ostantiva riferite alla verifica e al monitoraggio da parte dei soggetti responsabili di tali funzioni costituiscono, agli effetti del presente Accordo, fattispecie di inadempimento.
2. Nel caso di ritardo, inerzia o inadempimento, il RUA, fermo restando quanto previsto agli articoli precedenti, invita il soggetto al quale il ritardo, l'inerzia o l'inadempimento siano

imputabili ad assicurare che la struttura da esso dipendente adempia entro un termine prefissato. Il soggetto sottoscrittore cui è imputabile l'inadempimento è tenuto a far conoscere, entro il termine prefissato dal RUA, le iniziative a tal fine assunte e i risultati conseguiti.

3. La revoca del finanziamento non pregiudica l'esercizio di eventuali pretese di risarcimento nei confronti del soggetto cui sia imputabile l'inadempimento per i danni arrecati. Ai soggetti che hanno sostenuto oneri in conseguenza diretta dell'inadempimento contestato compete, comunque, l'azione di ripetizione degli oneri medesimi.

Articolo 19

Ritardi e Inadempienze – provvedimenti del Tavolo dei Sottoscrittori

1. Fermo quanto previsto ai precedenti articoli, qualora dovessero manifestarsi fattori ostativi tali da pregiudicare in tutto o in parte l'attuazione degli interventi nei tempi stabiliti, e, in ogni caso, qualora il ritardo sia superiore ad un periodo pari alla metà del tempo previsto per la fase di riferimento il RUA, acquisite le informazioni del caso presso il soggetto attuatore, sottopone la questione al Tavolo dei Sottoscrittori per l'adozione delle decisioni conseguenti, anche ai fini dell'attivazione dei poteri straordinari e sostitutivi di cui al precedente art.18.

2. Sono fatti salvi i finanziamenti occorrenti per assolvere agli obblighi assunti e da assumere da parte del soggetto attuatore per obblighi di legge, relativamente agli interventi oggetto di eventuale revoca dei finanziamenti.

Articolo 20

Modalità di trasferimento delle risorse e certificazione delle spese

1. Le Parti si danno atto che per ogni distinta fonte finanziaria restano valide, ai sensi della normativa vigente, le procedure di: trasferimento delle risorse, controllo, rendicontazione e certificazione delle spese per ogni tipologia di fonte di finanziamento. Sarà cura del RUA, su segnalazione delle parti competenti, comunicare le eventuali variazioni intervenute nelle procedure di: trasferimento delle risorse, controllo, rendicontazione e certificazione delle spese.

2. La procedura di trasferimento delle risorse a carico del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione è avviata dalla competente Direzione generale, nei limiti delle assegnazioni di competenza e subordinatamente alle disponibilità di cassa, in aderenza con i principi della delibera CIPE 166/07 e successive modifiche ed integrazioni con l'esclusione delle risorse destinate agli interventi ricompresi negli allegati 1.c.b e 2.b per cui i fondi saranno accreditati direttamente sul bilancio del soggetto beneficiario da parte del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica al buon fine del monitoraggio bimestrale.

3. Analogamente opera la competente Direzione Regionale in relazione ai limiti ed agli adempimenti del proprio bilancio.

4. La Regione Campania si impegna a tener conto dei trasferimenti annuali previsti a suo carico, affinché i vincoli imposti dal Patto di stabilità non costituiscano un impedimento al rispetto della tempistica programmata, ed assicura, alle predette condizioni, la pronta esecuzione delle operazioni volte al trasferimento nonché il trasferimento delle risorse di

propria competenza poste a copertura del programma degli interventi.

Articolo 21

Prevenzione e repressione della criminalità organizzata e dei tentativi di infiltrazione mafiosa

1. Le parti del presente Accordo si obbligano al rispetto della normativa sulla tracciabilità finanziaria prevista dalla legge 13 agosto 2010, n. 136 e successive modifiche ed al rispetto del "Protocollo di Legalità in materia di appalti" sottoscritto dalla Regione Campania in data 01/08/2007 di cui alla DGR n. 1601 del 07/09/2007.

Articolo 22

Durata e modifica dell'Accordo

1. L'Accordo impegna le parti contraenti fino alla completa realizzazione degli interventi oggetto dello stesso, inclusa l'entrata in funzione e gli obblighi di valutazione e monitoraggio ex post.

2. L'Accordo può essere modificato o integrato per concorde volontà delle Parti contraenti. Si richiama al riguardo quanto previsto nei precedenti Articoli.

3. Qualora uno dei soggetti sottoscrittori non adempia a una o più delle parti dell'Accordo, compromettendo così l'attuazione di un intervento previsto nell'Accordo medesimo, sono poste a suo carico le spese sostenute dalle altre parti per studi, piani, progetti e attività poste in essere al fine esclusivo di mantenere gli impegni assunti con l'Accordo stesso.

Articolo 23

Informazione e pubblicità

1. Le informazioni riferite agli obiettivi, alla realizzazione ed ai risultati del presente Accordo saranno ampiamente pubblicizzate, sulla base un piano di comunicazione predisposto del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (DPS).

2. I soggetti attuatori si impegnano a fornire tutti i dati richiesti dal DPS al fine di consentire la comunicazione di informazioni ai cittadini attraverso sistemi "Open data".

Articolo 24

Ulteriori interventi

1. Con successivi Atti integrativi, tenuto conto anche degli esiti del monitoraggio, si procederà a definire eventuali ulteriori iniziative coerenti con le finalità dell'Accordo.

Articolo 25

Disposizioni generali e finali

1. Il presente Accordo è vincolante per tutti i soggetti sottoscrittori. Previo consenso dei soggetti sottoscrittori, possono aderire all'Accordo stesso altri soggetti pubblici e privati rientranti tra quelli individuati alla lettera b) del punto 1.3. della delibera CIPE 21 marzo 1997, la cui partecipazione sia rilevante per la compiuta realizzazione dell'intervento previsto dal presente Atto. L'adesione successiva determina i medesimi effetti giuridici della sottoscrizione originale.
2. Le Parti si impegnano, per quanto di propria competenza, a promuovere e ad accelerare, anche presso gli altri Enti ed Amministrazioni coinvolte, le procedure amministrative per attuare il presente Accordo.
3. Ogni eventuale modifica regolamentare inerente alla disciplina degli "Accordi di Programma Quadro" si intende automaticamente recepita.

Roma,

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIPARTIMENTO PER LO SVILUPPO E LA COESIONE ECONOMICA
Direttore generale per la politica regionale unitaria nazionale
Dott. Vincenzo Donato

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Direzione generale:.....

REGIONE CAMPANIA

Dipartimento della Programmazione e dello Sviluppo Economico
Direzione Generale per la Programmazione Economica e Turismo
Dott. Giuseppe Carannante

Dipartimento della Politiche Territoriali
Direzione Generale per la Mobilità
Dott. Antonio Marchiello

ALLEGATO 2

INTERVENTI PRESENTI NELL'ALLEGATO 1.b

Codice: CAMOV/09**Titolo:**Asse Nord/Sud Tirrenico – Adriatico: Lauria – Contursi – Grottaminarda –Termoli – Candela. Tratta Lioni – Grottaminarda. 1° lotto funzionale.**Soggetto Attuatore:** Commissario ad Acta ex art. 86 Lg. 289/2002 – Ministero dello Sviluppo Economico

Importo:€ 290.000.000,00 (di cui € 220.000.000,00 ex delibera CIPE n. 62/11 e la rimanente quota di € 70.000.000,00 ex delibera CIPE n. 27/12)

Descrizione: L'infrastruttura Lioni - Grottaminarda costituisce il completamento del collegamento, per la restante parte già realizzato in sede di attuazione della Lg. 219/81, tra la A16 Napoli - Bari (Svincolo di Grottaminarda) e la A3 Salerno - Reggio Calabria (Svincolo di Contursi) e fa parte dell'itinerario più ampio, denominato Agropoli – Contursi – Termoli, che da Contursi (Svincolo su A3) raggiunge Lioni con la SS 691 (nota anche come strada a scorrimento veloce Fondo Valle del Sele), prosegue fino a Grottaminarda (Strada a S.V. Lioni-Grottaminarda) e, tramite la variante alla SS90, può svilupparsi fino a collegare il basso Tirreno con l'alto Adriatico fino a Termoli.

In sede di attuazione della Lg. 219/81, nata per "la ricostruzione e lo sviluppo delle aree colpite dal sisma del 1980", l'arteria è stata indicata anche come "asse primario per le vie di fuga e per lo sviluppo delle aree interne del cratere". Connette, quindi, i comprensori produttivi, realizzati nell'ambito della stessa legge a partire dalla metà degli anni '80 (Flumeri, Grottaminarda, Sturmo, S. Angelo dei Lombardi, Lioni, Nusco, Colliano, Oliveto Citra, Contursi, Valle Ufita, Camporeale di Ariano Irpino, Centro Ortofrutticolo della Comunità Montana Valle Ufita in località Ometa) con il sistema stradale ed autostradale nazionale (A3 – A16) e, con esso, con la portualità dei mari Tirreno ed Adriatico e gli scali ferroviari ed intermodali.

In larga scala, l'intervento in esame consente di realizzare un sistema infrastrutturale maggiormente interconnesso e gerarchizzato; consentirà, infatti, di inserire le aree interne dell'Irpinia negli itinerari nazionali di comunicazione e nel sistema logistico nazionale, anche grazie al collegamento dell'arteria con la stazione Irpinia della futura linea ferroviaria ad alta capacità Napoli - Bari e con il terminal bus dell'Air a Grottaminarda.

L'opera stradale è localizzata interamente nel territorio della provincia di Avellino, interessando i territori comunali di S. Angelo dei Lombardi, Rocca San Felice, Villamaina, Frigento, Gesualdo e Grottaminarda.

Le caratteristiche tecniche principali dell'opera sono le seguenti:

- ✓ Strada Extraurbana (Categoria "C") del D.M. 05/11/2001
- ✓ Velocità di progetto: 60 – 100 km/h
- ✓ Sezione C1: larghezza pavimentata ml 10,50
- ✓ Lunghezza del tracciato: km 19,980
- ✓ Opere d'arte principali: n° 16 viadotti (l = ml. 4.500 circa); n° 3 gallerie naturali (l = ml. 3.300 circa); n° 17 gallerie artificiali (l = ml. 1.800 circa), per uno sviluppo complessivo delle opere d'arte maggiori di ml. 9.600 circa (pari a circa il 50% del tracciato).

I tratti intermedi sono in rilevato, scavo o a mezza costa con opere di sostegno.

Sono previsti inoltre n° 5 svincoli (S. Angelo dei Lombardi, Villamaina – Terme di San Teodoro, Frigento, Gesualdo, collegamento alla Variante alla SS90), oltre al collegamento finale in prossimità del casello di Grottaminarda dell'autostrada A16 Napoli – Bari.

Dal punto di vista tecnico – amministrativo, la progettazione e realizzazione dell'intervento è stata affidata, dal Commissario ad Acta ex art.86 Lg. 289/2002 – Ministero dello Sviluppo Economico, ai due Consorzi Concessionari INFRA.SUD. (dal km 0,000 al km 6,500) ed INFR.AV. (dal km 6,500 al km 19,980).

Il progetto ha ottenuto tutti i pareri previsti dalla normativa vigente:

- ✓ pareri e nulla osta sul Progetto Preliminare da parte della Provincia di Avellino - Assessorato LL.PP., dell'ANAS Compartimento per la Viabilità della Campania;
- ✓ parere favorevole sul Progetto Definitivo da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
- ✓ parere favorevole alla Valutazione di Impatto Ambientale;
- ✓ intesa Stato – Regione con determinazione della variazione urbanistica e della dichiarazione di pubblica utilità e urgenza.

Il progetto definitivo generale è stato approvato con decreto commissariale n° 595 del 26 ottobre 2009.

Il progetto esecutivo generale, previa emissione del rapporto di verifica in data 30 marzo 2010 da parte di Società incaricata e del rapporto di validazione ex art. 47 DPR 554/99 da parte del R.U.P. in data 27 luglio 2010, è stato approvato con decreto commissariale n° 709 del 28 luglio 2010, per un importo complessivo di euro 430.000.000,00.

Un primo stralcio dell'opera, per complessivi € 70.000.000,00, è stato finanziato dal CIPE con delibera n° 27 del 23 marzo 2012.

Su questo primo stralcio, individuato dalla delibera CIPE tra lo Svincolo Terme di San Teodoro e Frigento, i lavori sono stati consegnati, è stato emesso dal Commissario ad Acta il decreto di occupazione di urgenza, è in avanzata fase la procedura per l'occupazione e la presa di possesso delle aree e sta per darsi materialmente corso alle lavorazioni.

• **Risultati attesi:**

1) su *macro scala*:

il completamento dell'itinerario programmatico di livello interregionale avviato ormai da circa 50 anni (PS 21 CASMEZ);

- ✓ il congiungimento, e, per esso la funzionalità, dei tronchi stradali già realizzati od in corso di realizzazione nell'ambito dei collegamenti interregionali "Contursi - Grottaminarda - Termoli" e "Contursi - Grottaminarda - Caianello", realizzando per essi:

- ✓ riduzione delle distanze e dei tempi di percorrenza (il risparmio di un automezzo commerciale sulla direttrice Contursi – Termoli è di oltre 60 km e di circa 50 min.);

- ✓ riduzione generalizzata dei costi di percorrenza;

- ✓ incentivo al traffico, in particolare a quello commerciale di lunga percorrenza, anche su più ampia scala territoriale;

- ✓ incentivo ad ulteriori insediamenti produttivi;

- ✓ decongestionamento dei nodi autostradali di Mercato San Severino e Salerno – Fratte, con ricaduta positiva su gas serra, inquinamento atmosferico, rumore ed incidentalità;

2) su *micro scala*:

- ✓ realizzazione del collegamento tra i due bacini Ofanto/Sele – Ufita, con risparmio in termini di tempo di oltre il 100% (percorrenza attuale S. Angelo Lombardi – Grottaminarda 40 minuti, percorrenza prevista per lo stesso tratto 15 minuti);

- ✓ incremento degli interscambi tra i due bacini, ora di fatto nettamente separati;

benefici commerciali per le aree industriali di: Contursi Terme, Oliveto Citra, Calabritto (ubicate nel bacino del fiume Sele), Calitri, Conza della Campania, Morra De Sanctis, Nusco – Lioni – S. Angelo dei Lombardi, Porrara (ubicate nel bacino del fiume Ofanto), Area ASI di Valle Ufita (ubicata nel bacino del fiume Ufita);

- ✓ strumento utile al drenaggio di manodopera da e verso le aree industriali;

effetti indotti sul territorio e volano per l'economia di tutte le aree interne della Campania;

- ✓ aumento dei livelli di servizio e sicurezza;

funzione di via di fuga e soccorso per il territorio interno della Provincia di Avellino;

- ✓ impiego, nell'immediato, di personale stimabile mediamente in circa 800/1.000 persone/anno per 5 anni.

Indicatore di realizzazione: a) n° 16 viadotti, per uno sviluppo di ml. 4.500 circa;
b) n° 3 gallerie naturali, per uno sviluppo di ml. 3.300 circa;
c) n° 17 gallerie artificiali, per uno sviluppo di ml. 1.800 circa;
d) n° 5 svincoli, oltre al collegamento finale in prossimità del casello di Grottaminarda dell'autostrada A16 Napoli – Bari.

Indicatore di risultato: 25 minuti circa di risparmio (pari ad oltre il 150% di risparmio) sulla breve percorrenza;
50 minuti circa di risparmio sulla lunga percorrenza.

Cronoprogramma di realizzazione: Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così:

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Progettazione Preliminare			22/06/2006	16/04/2007
Progettazione Definitiva			22/06/2006	26/10/2009
Progettazione Esecutiva			22/06/2006	28/07/2010
Esecuzione Lavori	31/01/2013	30/09/2019		
Collaudo	01/10/2019	31/03/2020		
Funzionalità	31/03/2020	31/03/2020		

Codice: CAMOV/13

Titolo: SS 268 "del Vesuvio": Interventi di miglioramento della sicurezza stradale nel tratto compreso tra i km 0+000- 7+000 e i km 19+000- 27+200.

Soggetto Attuatore: ANAS s.p.a.

Importo: € 10.000.000,00 (delibera CIPE n. 62/11).

La SS 268 "del Vesuvio", dell'estensione complessiva di circa 27,2 km, si sviluppa nei territori di Cercola, Pollena Trocchia, Sant'Anastasia, Somma Vesuviana, Nola, Ottaviano, San Giuseppe Vesuviano, Terzigno, Poggiomarino, Boscoreale, Sant'Antonio Abate, 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

Per necessità, gli interventi immediati (orizzonte temporale 6 mesi) hanno carattere non strutturale e/o sono ascrivibili alla manutenzione ordinaria e straordinaria; si tratta della conservazione/ripristino di regolarità e rugosità superficiale della superficie viaria, ottenibile con accorte e tempestive riparazioni/sostituzioni e dell'adeguamento/integrazione della segnaletica orizzontale e verticale fissa.

Lungo l'intero percorso l'attenta ispezione non ha evidenziato gravi carenze strutturali e/o di portanza della sovrastruttura (fessurazioni diffuse), ma solo degradi della rugosità (attualmente di norma entro i limiti della tollerabilità); peraltro sulla tipologia dello strato d'usura esistente non si ritiene che si debba intervenire, poiché l'eventuale sostituzione con un drenante sarebbe un incentivo alla velocità in caso di pioggia, che non sembra il caso di adottare.

Pertanto una manutenzione scientificamente fondata del livello superficiale della sovrastruttura in conglomerato bituminoso chiuso comporta la programmazione e l'attuazione dell'attività di monitoraggio dell'aderenza offerta e la previsione del trend della caratteristica.

Per la segnaletica, si ribadisce che nella zona cantierata non sussistono esigenze di rafforzamento oltre le seguenti:

- integrazione della segnaletica verticale di preavviso della presenza della riduzione di sezione in carreggiata, con più frequenti richiami dei segnali di pericolo e con l'imposizione progressiva del limite di velocità fino al valore attualmente in vigore di 40 km/h, valido in tutta la zona impegnata dal cantiere;
- collocazione di un congruo numero di lanterne di colore giallo, lampeggianti in sincrono o in progressione, nelle immediate prossimità della restrizione di sezione su ambo i versanti; l'incanalamento del flusso sul percorso deviato, dovrà essere realizzato con barriere a strisce oblique bianche e rosse rifrangenti, integrate da lanterne a luce rossa fissa accese dall'alba al tramonto ed in caso di eventi piovosi intensi o comunque di scarsa visibilità diurna; la delimitazione in new jersey del cantiere deve essere sormontata alle estremità, per almeno 30 m da ambo i lati, da idonei apparati luminosi di colore rosso a luce fissa (almeno una lampada ogni 1,5 m);

- ~ più efficace oscuramento/ricopertura della vecchia segnaletica orizzontale di colore bianco, scongiurando differenziazioni marcate rispetto alla pavimentazione latitante; il ripristino in piena efficienza della segnaletica orizzontale provvisoria di colore giallo, curandone la retroriflessione;
- ~ apposizione in corrispondenza della linea mediana continua di separazione dei sensi di marcia di dispositivi retroriflettenti antisdrucciolevoli, sporgenti non più di 25 mm dal piano della pavimentazione e distanziati al massimo 12 m in rettilineo e 3 m in curva; uno ogni tre dei suddetti dispositivi sarà sostituito da un delineatore flessibile di altezza superiore a 30 cm con tre fasce o inserti bianchi.

I suddetti interventi, peraltro finalizzati a garantire affidabilità al sistema ultra legem, sono stati eseguiti nel febbraio 2013 e quindi all'attualità richiedono solo un'attività di controllo/ripristino della segnaletica orizzontale e di manutenzione/sostituzione di singoli elementi della segnaletica verticale fissa e delle lanterne, considerato che sono frequenti loro danneggiamenti volontari per atti vandalici.

Dalla verifica delle tratte esterne al cantiere è risultato che le garanzie di sicurezza delle percorrenze (segnaletica) imposte dal CdS e dalla corretta pratica di gestione sono tutte rispettate:

- ~ nei tratti a flusso ininterrotto (interposti alle zone degli svincoli) è imposto in forma generalizzata il limite di velocità di 70 km/h per garantire la visibilità per la frenatura; riduzioni locali del suddetto limite (50 km/h) sono state cautelativamente introdotte in prossimità delle zone d'immissione e diversione;

~ in tutte le zone curvilinee in cui non è garantita la visibilità per il sorpasso ($L \ll L_{s.p} < L_{s.o}$), questo è vietato da segnaletica verticale e/o da linea continua (semplice o doppia) in mezzzeria. Pertanto la conclamata pericolosità dell'arteria non è correlabile a difetti progettuali (alla stregua delle norme, anche nella loro lettura più rigorosa e cautelativa) e/o strutturali e/o di conduzione, ma è esclusivamente legata al mancato rispetto della segnaletica e delle ordinarie norme di prudenza da parte di un'utenza particolarmente restia alla normale disciplina circolatoria.

Poiché d'altronde è accertato che la trasgressione dei limiti di velocità e dei divieti di sorpasso è incoraggiata dalle eccessive caratteristiche prestazionali dell'arteria, si ritiene utile (come già attuato per la zona del cantiere), come intervento immediato, adottare ultra legem alcune tecniche per esercitare una forte pressione psicologica sui guidatori.

I provvedimenti da fare oggetto di un progetto esecutivo per la puntuale collocazione andranno prescelti fra i seguenti, che il Codice della Strada (Art. 42) e il relativo regolamento (art. 179) consentono e che la pratica applicativa spesso impiega:

1) La linea centrale, semplice e doppia, attualmente verniciata, va sostituita con materiale termoplastico a risalti, con effetto acustico/vibrotorio, del tipo di quello consigliato per i margini autostradali consigliato per i margini autostradali in ambiente nebbioso (vedi rappresentazione a margine).

È da escludere, invece, l'apposizione di un separatore fisico dei flussi contrapposti (new jersey centrale o anche cordolo sormontabile), da qualche parte ventilato: un siffatto dispositivo, ingombrando (al lordo delle strisce di delimitazione) una fascia larga 1.50 m, lascerebbe a ciascuna direzione di marcia una corsia di 4.00 m (avendo considerato di ridurre la banchina al minimo di 0.50 m) e quindi avrebbe le seguenti inammissibili controindicazioni:

- ☐ costituirebbe una penalizzazione intollerabile della funzionalità dell'arteria, giacché, in caso di sosta a margine di un veicolo incidentato o guasto, ne interromperebbe la continuità;
- ☐ senza incidere sulla frequenza degli incidenti per perdita di controllo del veicolo, ne trasferirebbe solo la tipologia da "scontro frontale e/o fronto-laterale" a "fuoriuscita";
- ☐ determinerebbe condizioni di estremo rischio in corrispondenza dei terminali;
- ☐ incoraggerebbe pericolosissime manovre di sorpasso in spazi assolutamente insufficienti.

2) In corrispondenza dei lunghi rettilinei debbono essere inseriti sulla pavimentazione, ad intervalli di 200÷300 m, "rallentatori di velocità" alternati nelle seguenti tipologie:

- ☐ di tipo ottico/acustico (art. 179 commi 1÷3 del DPR 16.12.92 n° 495 e ss.mm.), consistenti in almeno 4 bande di vernice retroriflettente, trasversali all'intera corsia, con spessori crescenti nel senso marcia (la prima 20 cm e le successive con incremento di almeno 10 cm sulla precedente);

□ di tipo acustico/vibatorio, consistenti in tagli nello strato d'usura, realizzati a secco con un'apposita attrezzatura, in 3 blocchi, intervallati di 2 e 1 metro rispettivamente, ciascuno di 6 canaletti larghi 4 cm e profondi 1,8÷2.0 cm, ad una distanza di 20 cm uno dall'altro.

3) Nelle immediate prossimità di settori in cui non è assicurata la visibilità minima per l'arresto alla V85 può essere posizionato a margine della carreggiata un congruo numero di lanterne di colore giallo, lampeggianti in sincrono o in progressione.

4) Lungo l'intero sviluppo della linea mediana continua di separazione dei sensi di marcia possono essere apposti dispositivi retroriflettenti antisdrucchiolevoli, sporgenti non più di 25 mm dal piano della pavimentazione e distanziati al massimo 12 m in rettilineo e 3 m in curva; in tratti curvilinei di particolare rischio, uno ogni tre dei suddetti dispositivi può essere sostituito da un delineatore flessibile di altezza superiore a 30 cm con tre fasce o inserti bianchi.

Nel medio periodo (12÷18 mesi) debbono essere attuate le seguenti 2 categorie d'interventi:

A. Rafforzamento dei provvedimenti marginali per il contenimento dei veicoli in svio. Dall'esame delle difese marginali in opera per il contenimento di eventuali veicoli in svio (guard rail di bordo ponte e bordo rilevato) è stato accertato che nei tratti progr km progetto 0+000÷11+607 e 19+554÷29+289 risultano ancora installate barriere di sicurezza a doppia onda, della tipologia ammessa all'epoca della realizzazione ma attualmente desueta;

B - Istituzione di un sistema di controllo automatico e continuo delle eventuali violazioni, corroborato da segnaletica a messaggio variabile.

Risultati Attesi: miglioramento degli standard di sicurezza della circolazione stradale

Indicatore di realizzazione: adeguamento sicurezza stradale (km): 13,2

Indicatore di risultato:

A. Rafforzamento dei provvedimenti marginali per il contenimento dei veicoli in svio. Dall'esame delle difese marginali in opera per il contenimento di eventuali veicoli in svio (guard rail di bordo ponte e bordo rilevato) è stato accertato che nei tratti progr km progetto 0+000÷11+607 e 19+554÷29+289 risultano ancora installate barriere di sicurezza a doppia onda, della tipologia ammessa all'epoca della realizzazione ma attualmente desueta;

B - Istituzione di un sistema di controllo automatico e continuo delle eventuali violazioni, corroborato da segnaletica a messaggio variabile.

Cronoprogramma di realizzazione:

Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così come esposto nella scheda intervento allegata

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Progettazione Esecutiva	16/04/2014	31/05/2014		
Esecuzione Lavori	01/12/2014	31/07/2015		
Collaudo	31/07/2015	31/10/2015		
Chiusura Intervento				
Funzionalità	31/10/2015	31/10/2015		

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione

Codice: CAMEAV-01

TITOLO: Riqualificazione architettonica stazioni di Madonnelle e Bartolo Longo- Completamento

Soggetto Attuatore: Ente Autonomo Volturno.

Importo: €. 1.314.360,00 (delibera CIPE n. 62/11)

Descrizione:

Intervento complessivo

La stazione di *Bartolo Longo* confina con la strada Vicinale del cimitero di Barra, con via Bartolo Longo, con suoli agricoli e con residenze basse. Il confine della stazione verso le strade ha ampiezza molto ridotta ed è quasi a ridosso del marciapiede; lo stesso confine è lambito da suoli agricoli e da una stradina sterrata di recente formazione. Il cimitero di Barra dista circa 150 metri dalla stazione. L'area di stazione può accogliere circa dieci auto.

L'area a nord della stazione si presenta con una edificazione intensiva mentre quella a sud appare poco edificata. L'incrocio tra la via Vicinale del cimitero di Barra e via Bartolo Longo è caratterizzato da un flusso veicolare intenso. Tale flusso, unitamente alle ridotte dimensioni della larghezza stradale, ritarda e rende pericoloso l'accesso all'area di stazione.

La stazione di *Madonnelle* è compresa tra un blocco di edifici privati bassi, un'area incolta e la Circumvallazione di Ponticelli, via Sabino. Essa è contornata a sud-ovest ed a nord da edilizia privata di modesta volumetria e, nella restante parte, dall'edilizia intensiva del rione Incis e da strutture scolastiche, sportive e sociali pubbliche. L'area di stazione è recintata e può accogliere circa venti autovetture. L'ingresso alla stazione, da via Madonnelle, penalizza l'accessibilità dal rione Incis e dalle strutture scolastiche, sportive e sociali pubbliche. Sul retro della stazione si snoda la nuova viabilità tra il rione Incis e le strutture sportive. Tale viabilità consentirebbe un'ottimale adduzione alla stazione per gli utenti provenienti dalle zone poste a sud-ovest e nord. La Circumvallazione di Ponticelli, via Sabino, ostruisce, verso nord, il lotto di stazione con un unico punto di accesso trasversale costituito da un sottopasso-incrocio che è pericoloso per i pedoni e per il traffico veicolare.

Gli interventi progettuali per la stazione di **Bartolo Longo** si sono conclusi entro i termini contrattuali (dicembre 2008) e possono essere così schematizzati:

- ridisegno dell'incrocio tra via Bartolo Longo e via Vicinale del cimitero di Barra;
- sistemazione a piazza dello spazio antistante l'uscita di stazione;
- sistemazione dei percorsi pedonali vicini alla stazione;
- realizzazione di un parcheggio d'interscambio locale per circa 100 autovetture e mezzi a due ruote;
- realizzazione di un tratto di nuova viabilità a servizio del parcheggio;
- realizzazione di fermate autobus in zona protetta;
- sistemazione di una piccola struttura ricreativa per anziani e sistemazioni a verde, di arredo urbano e di illuminazione.

Gli interventi progettuali per la stazione di *Madonnelle* sono i seguenti:

- sistemazione a piazza lungo il perimetro del recinto di stazione;
- eliminazione della recinzione della stazione della Circumvesuviana ed integrazione dello spazio ricavato con la nuova piazza;

- realizzazione di un collegamento viario tra via Madonnelle e via Walt Disney per le auto destinate al parcheggio custodito;
- ridisegno dell'intera piattaforma di via Walt Disney, con istituzione del senso unico di marcia in senso orario, stazionamento degli autobus, strada di entrata ed uscita dal parcheggio custodito, spazi per sosta non custodita, ecc.;
- parcheggio di interscambio locale per circa 85 autovetture;
- sistemazione a verde della scarpata del rilevato della perimetrale di Ponticelli, via Sabino;
- arredo urbano, verde ed illuminazione;

I lavori afferenti la stazione di Madonnelle risultano di fatto sospesi per una precedente indisponibilità di parte delle aree oggetto d'intervento oggi risolta.

Intervento finanziato nell'ambito del presente Accordo

L'intervento proposto consta nella riqualificazione dell'are prospiciente alla stazione della superficie complessiva di 1.000 mq.

Il Q.E di progetto è il seguente:

Tipologia spesa	Importo Euro
Lavori realizzati in affidamento	1.080.000,00
Servizi di consulenza non imp.a prog.e studi	43.200,00
Imprevisti	32.400,00
Altro (Indagini e sottoservizi)	32.400,00
IVA	126.360,00
Tot. Quadro Economico	1.314.360,00

Risultati attesi

Gli interventi per l'accessibilità alle stazioni Bartolo Longo e Madonnelle della Circumvesuviana nascono con l'intento di favorire la fruibilità del sistema del trasporto su ferro mediante opere di sicurezza stradale e di realizzare nuove strade e nuove opere di riqualificazione urbana.

Nello specifico la stazione di Bartolo Longo si propone, quale finalità, di portare maggiore utenza verso l'infrastruttura, in particolare quella insediata nelle aree confinanti con il Comune di Napoli. Inoltre, per tener conto dell'incremento insediativo che si registrerà sulle aree poste a sud ed ad est della stazione per effetto dell'attuazione del programma di interventi di recupero, è stato previsto un parcheggio di interscambio locale. Tale parcheggio, già indicato dal vigente Piano Comunale dei Trasporti, arricchisce la dotazione dell'infrastruttura locale incrementandone la suscettività d'uso da parte dell'utenza locale. In particolare si è tenuto conto dell'esigenza di una piccola attrezzatura ricreativa per anziani costituita da un prefabbricato in legno, un campo da bocce e sistemazioni a verde ed accessorie.

Per quanto riguarda la stazione di Madonnelle è stato esteso l'intervento su via Walt Disney poiché, per riorganizzare i flussi veicolari dell'attestamento locale degli autobus, del parcheggio d'interscambio locale, delle corsie di marcia e di sosta, e per mettere in sicurezza gli attraversamenti pedonali, si è ritenuto necessario ridisegnare unitariamente l'intero tratto stradale posto sul retro di stazione.

L'intervento consente di completare e rendere funzionale l'intervento base, tramite la realizzazione delle necessarie opere di ripristino ambientale e riqualificazione urbana del sito su cui insiste l'intervento base.

Indicatore di realizzazione: superficie oggetto dell'intervento (mq): 1.000

giornate/ uomo: 9.900

Indicatore di risultato: ripristino ambientale e riqualificazione urbana del sito su cui insiste l'intervento base

Cronoprogramma di realizzazione:

Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così come esposto nella scheda intervento allegata

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Progettazione Esecutiva				14/02/06
Esecuzione Lavori	01/10/14	30/03/15		
Collaudo	01/04/15	30/04/15		
Chiusura Intervento	01/04/15	30/04/15		
Funzionalità	01/05/15			

Codice: CAMEAV-02

Titolo: Sistema della Metropolitana Regionale - Ferrovia Metrocampania Nord Est - Impianto SCMT- Completamento

Soggetto Attuatore: Ente Autonomo Volturno.

Importo: €. 2.612.517,64 (delibera CIPE n. 62/11)

Descrizione:

Intervento complessivo

L'EAV esercita il servizio ferroviario sulle seguenti linee (già espletato dalla società Metrocampania Nordest):

- Napoli – Caserta – Piedimonte Matese;
- Napoli – Cancellò – Benevento (via Valle Caudina).

L'esercizio sulle citate linee viene svolto in parte su sede sociale ed in parte su rete R.F.I.; in particolare su Rete R.F.I. da Napoli a S. Maria C.V. per la prima, e da Napoli a Cancellò (CE) per la seconda.

Per garantire il rispetto dei requisiti di sicurezza delle Imprese Ferroviarie, il gestore dell'Infrastruttura Nazionale RFI ha istituito una Divisione Tecnica denominata CESIFER (Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie) che vigila sul mantenimento degli standard di sicurezza del Materiale Rotabile e del Personale addetto alla Sicurezza, competenze successivamente confluite nell' ANSF (Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria).

In data 30/11/2004, il Cesifer ha rilasciato all'Impresa Ferroviaria Metrocampania Nordest il Certificato di Sicurezza N°45, con l'obbligo di ottemperare, nel corso degli anni 2005, 2006 e, comunque, non oltre il 30/12/2007, ad alcune prescrizioni inerenti al Materiale Rotabile, pena la revoca immediata del certificato e, quindi, della circolabilità sulle linee di RFI, prescrizioni reiterate, successivamente, per ulteriori adeguamenti in linea, con nuove norme emanate da RFI o da direttive Ministeriali.

L'emanazione della Direttiva 13/2006 MIT ed il successivo Decreto Ministeriale 81/T del 19/03/2008 ha imposto l'obbligo di adeguare i rotabili, che circolano sulla rete gestita da RFI, con sistemi di protezione della marcia del treno compatibili con quelli presenti sulle linee (che nel Nodo di Napoli è l'SCMT) entro il 30/6/2009, che poi è stato successivamente traslato fino al 30/10/2011. In mancanza di tale attrezzaggio, non c'è possibilità, da parte di Metrocampania Nordest, di esercire da Cancellò a Napoli e da Santa Maria C.V. a Napoli, privando così la cittadinanza del suo servizio di collegamento su ferro tra Napoli e Benevento e tra Napoli e Piedimonte Matese. L'adeguamento del parco rotabile ha avuto inizio nel 2005 con i primi interventi e le prime previsioni economiche; la cantierizzazione e le esigenze di servizio hanno fatto slittare alcune scadenze alla fine dell'anno 2006 e MetroCampania Nordest si è fatta carico dei primi impegni economici, al fine di ottemperare a tali scadenze.

Il piano sviluppato inizialmente prevedeva l'attrezzaggio di 10 rotabili e la sostituzione, con i nuovi treni FIREMA a2, della rimanente parte del parco. Con nota prot. n. 2009.1029957 del 27/11/09 la Giunta Regionale della Campania approva il nuovo quadro economico proposto da Metrocampania Nordest con nota prot. n. 5811 dello 04/06/09. Al 30/06/2011 è stato completato l'attrezzaggio con SCMT a bordo di 18 rotabili.

Intervento finanziato nel presente Accordo

Il sopraggiungere dei ritardi nella commessa dei nuovi treni FIREMA Alfa, ha comportato l'attrezzaggio anche delle 8 automotrici Aln 668 e la stipula, in data 27/07/2010, del 2° atto modificativo al Contratto del 15/12/2008 sottoscritto con Ansaldo STS, la cui efficacia viene estesa

a n. 4 motrici TIBB Ale125, onde poter garantire il regolare svolgimento del servizio sulle due relazioni S.M.C.V-Napoli e Cancello-Napoli, per un importo complessivo pari a € 1.562.768,84 (secondo la perizia di spesa 1° step e 2° step – lettera ASTS/CBD/110-120/GE/FA/09-3191 del 17/06/2010).

L'importo aggiuntivo a quello già assegnato in quota FAS, di 12.773.654,11, risulta essere pari a € 2.612.517,64, composto dalla quota lavori anzidetta, di € 1.562.768,84 € e dalle somme a disposizione, pari ad € 1.049.748,80, comprensive anche dei seguenti oneri, riconosciuti dalla L.R. 1/07, art. 30, ma esplicitati successivamente, dalla L.R. 1/08, art. 38, (quindi dopo l'assegnazione del primo finanziamento di 12.773.654,11€ con l'APQ infrastrutture per la viabilità - 4° protocollo aggiuntivo del marzo 2007):

- 416.621 €: oneri ex comma 3 art. 30 L.R. 1/07 di avviamento esercizio (3%);
- 486.058 €: oneri ex comma 4 art. 30 L.R. 1/07 per spese di gestione tecnica ed amministrativa (3,5%).

Risultati attesi

L'intervento permetterà di continuare l'esercizio dei rotabili di Metrocampania Nordest S.r.l. sulla tratta R.F.I. da S. Maria Capua Vetere a Napoli e da Cancello a Napoli, fornendo così il servizio di trasporto ferroviario tra queste città, altrimenti non servite.

L'adeguamento ai nuovi sistemi di sicurezza adottati sulle linee nazionali è condizione necessaria per poter acquisire da parte di MetroCampania il rinnovo dell'autorizzazione a circolare sulle sedi ferroviarie RFI, nel rispetto delle norme e decreti emanati dall'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie).

Indicatore di realizzazione: rotabili da attrezzare (n): 1

Indicatore di risultato: aumento dei rotabili in esercizio sulla linea

Cronoprogramma di realizzazione:

Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così come esposto nella scheda intervento allegata

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Esecuzione Lavori			31/01/06	31/12/14
Collaudo		30/06/15	01/07/09	
Funzionalità		30/06/15	01/07/09	

Codice: CAM887-03

Titolo: Ex SEPSA - Completamento della nuova Stazione di Baia (1° Lotto/1° Stralcio)- Completamento

Soggetto Attuatore: Presidente Regione Campania Commissario Straordinario di Governo ex art.11 L. 887/84.

Importo: €. 7.432.398,78 (delibera CIPE n. 62/11)

Descrizione:**Intervento complessivo**

La stazione di Baia, ubicata nel territorio del comune di Bacoli, in zona che riveste particolare pregio di tipo ambientale, architettonico, storico culturale ed archeologico, realizzata con fondi ex Lege 887/84, non ancora aperta all'esercizio, necessita di interventi di completamento (architettonico, impiantistico e strutturale).

I lavori riguardano essenzialmente il collegamento alla zona portuale (già servita direttamente dalla Vecchia Stazione) e l'adeguamento ai sopravvenuti standard funzionali ed architettonici delle stazioni della Metropolitana di Napoli, e comprendono una completa riqualificazione della stazione, che viene a configurarsi come "porta" del sistema dei trasporti regionali per l'area dei Campi Flegrei.

Con ordinanza n. 1509 del 18/09/2006 il Commissario di Governo ex lege 887/84 ha approvato il progetto preliminare e il progetto definitivo generali e con ordinanza n. 20 del 24/06/2008 il progetto esecutivo.

In relazione alla limitata disponibilità finanziaria per l'esecuzione dell'intera opera, si è suddiviso l'intervento in tre distinti lotti e cioè:

- 1° lotto- 1° stralcio;
- 1° lotto- 2° stralcio;
- 2° lotto.

In particolare nel 1° lotto/1° stralcio (stazione) sono comprese le opere per la riqualificazione architettonica (e quindi il rifacimento degli ingressi, dei percorsi, l'allestimento di rivestimenti di pregio, la ridefinizione dei volumi ecc.) e l'adeguamento alla normativa vigente della stazione e quelle relative al sottopasso della via Terme Romane. È previsto inoltre l'ampliamento dei locali tecnologici di stazione per consentire l'adeguamento alle normative vigenti.

Infine, l'adeguamento ai citati standard della metropolitana regionale, le cui linee guida sono state emanate dalla Regione Campania, ha comportato l'introduzione di un sistema di security e di un nuovo progetto inerente gli arredi e la segnaletica.

Intervento finanziato nel presente Accordo

Il finanziamento richiesto per il completamento del 1° lotto- 1° stralcio ammonta ad € 7.432.398,78 e sarà assicurato con i fondi FSC 2007- 2013 a valere sulle risorse già assentite con la delibera CIPE, n. 62/11.

In particolare, si realizzeranno i seguenti lavori:

- completamento delle opere civili definito nel perfezionamento progettuale dell'intervento dal livello definitivo all'esecutivo;
- realizzazione dell'impianto security;
- realizzazione dell'impianto remotizzazione;
- realizzazione dell'impianto vetrofanie;
- adeguamento degli altri impianti;

- fornitura/montaggio di arredi e segnaletica ed predisposizione dei relativi impianti.

Risultati Attesi: La stazione soddisferà la domanda di trasporto che si genera da e verso gli insediamenti di Baia, frazione di Bacoli, che attualmente sono serviti solo dal trasporto pubblico su gomma. Trattasi di un non trascurabile numero di viaggiatori, sia di tipo sistematico (lavoratori e studenti) che di tipo occasionale, quali turisti o utenti dei numerosi insediamenti culturali, storici, archeologici e per il tempo libero ubicati nella zona. Detta domanda di trasporto si può individuare in circa 1.250 passeggeri al giorno nelle due direzioni equivalenti a circa 370.000 passeggeri/anno. In definitiva, la realizzazione della stazione presenta una triplice valenza ed in particolare:

1. una valenza territoriale: poiché rende nuovamente accessibile con la ferrovia la frazione di Baia del Comune di Bacoli e va a supportare lo sviluppo socioeconomico dell'area.
2. una valenza trasportistica: Perché con la connessione della rete su ferro con il territorio si costituisce un'alternativa modale per il sistema di trasporto tale da comportare un riequilibrio modale ed una conseguente diminuzione dei flussi stradali sulle congestionate direttrici alternative.
3. una valenza ambientale: perché riducendo i flussi stradali, si contribuisce ad una riduzione dei consumi di carburante, delle emissioni di inquinanti, dei fenomeni di incidentalità stradale.

Indicatore di realizzazione: numero di impianti installati ed adeguati

- videosorveglianza (n): 1;
- anti intrusione (n): 1;
- rilevazione suoni anomali (n): 1

Indicatore di risultato: adeguamento agli standard tecnici e funzionali della stazione.

Cronoprogramma di realizzazione:

Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così come esposto nella scheda intervento allegata

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Progettazione Esecutiva			02/01/07	24/06/08
Esecuzione Lavori	15/07/14	31/12/14		
Collaudo	01/01/15	30/06/15		
Funzionalità	01/01/15	30/06/15		

Codice: CAMIWACC. 01

Titolo: Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino: nuovo terminal di Grottaminarda

Soggetto Attuatore: AIR S.p.A.

Importo complessivo: € 10.835.183,84

(di cui € 4.000.000,00 ex delibera CIPE n. 62/11, € 6.000.000,00 ex delibera CIPE n. 03/12 e € 835.183,84 a carico dell'AIR, giusta delibera dell'Amministratore Unico n. 02.04 dell'11/4/2013)

Descrizione:

L'intervento in oggetto consiste nella realizzazione del nuovo autoterminal di interscambio nel Comune di Grottaminarda.

Il progetto è ubicato su un'area di circa 14.702 mq, a 30 metri dall'uscita del casello autostradale sull'A16 "Napoli - Bari".

L'opera comprende:

- 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;
- realizzazione opere contenimento;
- realizzazione di viabilità di servizio.

L'intervento in oggetto è stato inserito dalla Regione nel IV Protocollo Aggiuntivo all'APQ "Viabilità regionale" del 2007, per l'importo di 6.000.000 euro, coperto interamente da fondi FAS (Codice: ACC. 01).

Con l'approvazione del VI Piano Attuativo del Programma Generale degli interventi infrastrutturali (DGR n. 1996 del 16.12.2008) la Regione aveva programmato il cofinanziamento dell'intervento a valere sulle risorse del POR 2007-2013, per l'importo di 4.000.000,00 euro, al fine di assicurare le risorse aggiuntive richieste dall'AIR S.p.A. e necessarie per:

- acquisizione area (non più ceduta dal Comune di Grottaminarda);
- realizzazione opere contenimento aggiuntive;
- realizzazione di viabilità di servizio.

Con il successivo VII Piano Attuativo del Programma Generale degli interventi infrastrutturali (DGR n. 779 del 30.04.2009) la Regione, nell'ambito del complessivo piano di razionalizzazione delle

fonti di finanziamento degli interventi previsti nel settore dei trasporti ha poi determinato l'attuale assetto finanziario dell'intervento in oggetto, ricondotto ad un'unica fonte di finanziamento, il FAS (per l'importo complessivo di 10.000.000,00 euro), e ad un unico programma di attuazione, l'APQ "Viabilità Regionale".

L'intervento è stato aggiudicato nel febbraio 2009 ed i lavori sono stati consegnati in data 4 maggio 2009. Gli stessi sono stati successivamente bloccati dalla Soprintendenza in seguito al rinvenimento di reperti archeologici, ma sono ripresi in data 2 settembre 2010 e sono attualmente in corso, con una percentuale di avanzamento pari ad oltre l'80%. L'AIR ha già sostenuto, con proprie anticipazioni di cassa, il pagamento di circa 7,5 M€.

Intervento finanziato nel presente Accordo

Il presente APQ perfeziona la razionalizzazione delle fonti finanziarie, deliberata dalla Giunta regionale della Campania con la citata DGR n. 779 del 30.04.2009 e confermata, da ultimo, con la DGRC n. 39 del 24/02/2014, per tener conto dell'unitarietà tecnico-amministrativa dell'intervento, ponendo a carico del FSC anche il cofinanziamento precedentemente programmato a valere sul POR, dell'importo di 4.000.000,00 euro.

L'intervento finanziato con i fondi FSC della delibera CIPE 62/11 consente, in particolare:

- l'acquisizione dell'area (non più ceduta dal Comune di Grottaminarda);
- la realizzazione di opere contenimento aggiuntive;
- la realizzazione di viabilità di servizio e sistemazioni esterne;
- realizzazione rete fognaria e raccolta acque.

Il completamento della struttura consente di creare, anche in sinergia con la costruenda stazione ferroviaria "Irpinia", prevista sulla linea dell'Alta Capacità Napoli-Bari, un importante nodo di interscambio modale a servizio della macroarea Irpinia Centro-Nord, e permette, inoltre, 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.

Risultati Attesi: miglioramento del livello di sicurezza ed efficienza dell'interscambio tra auto private e mezzi di TPL nel nodo di Grottaminarda;
abbattimento dei livelli di inquinamento nel centro abitato di Grottaminarda

Indicatore di realizzazione: lunghezza di rete per l'infrastrutturazione dell'area: 10.500;
lunghezza delle opere di contenimento: 780 ml.

Indicatore di risultato: incremento 10% di utenti trasportati dal servizio di TPL

Cronoprogramma di realizzazione:

Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così come esposto nella scheda intervento allegata

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Progettazione Esecutiva			30/05/2008	29/07/2008
Esecuzione Lavori		31/12/2014	04/05/2009	
Collaudo	01/01/2015	31/03/2015		
Funzionalità	31/03/2015	30/04/2015		

Codice: CAMACAM-01

Titolo: 268 “del Vesuvio” e viabilità interconnessa – applicazione di sistemi tecnologici per la messa in sicurezza e il monitoraggio

Soggetto Attuatore: ACAM – Agenzia Campana per la Mobilità Sostenibile

Importo complessivo: €10.000.000,00 (delibera CIPE n. 62/11)

Descrizione:

La SS 268 “del Vesuvio”, dell'estensione complessiva di circa 31km, di cui 27,2km 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 l'arteria 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 a carreggiata unica composta da 2 corsie da 3,75m, fiancheggiate da banchine transitabili da 1,50m/1,75m, per una larghezza complessiva di 10,50m/11,00m; le intersezioni con la viabilità locale sono sfalsate e non a raso.

Dai rilievi di traffico veicolare condotti dall'ANAS sull'arteria in questione è emerso quanto segue:

- le condizioni di deflusso lungo l'intera arteria presentano caratteristiche di grande uniformità;
- l'incidenza sul flusso complessivo del traffico di mezzi pesanti è pari al 20% circa ed è superiore al valore mediamente riscontrato sulla rete stradale regionale;
- il volume di traffico dell'ora di punta è risultato pari a circa 1.850 veic/h (complessivamente nei due sensi); attese le caratteristiche della strada, il coefficiente di equivalenza da utilizzare per omogeneizzare i mezzi pesanti alle autovetture è pari a 2,5, per cui il traffico dell'ora di punta espresso in veicoli equivalenti è pari a circa 2.400veic.eq./h. Poiché la capacità di traffico teorica della strada è pari a circa 2.200 veic.eq./h, le condizioni di deflusso nell'ora di punta corrispondono al flusso forzato e l'arteria è congestionata;
- la condizione di congestione in cui opera l'arteria non è limitata a poche ore di punta ma è molto frequente e ricorrente; ciò è dimostrato dal grafico della distribuzione temporale del traffico veicolare nell'arco della giornata, il quale si presenta inusualmente appiattito con un'incidenza del volume di traffico dell'ora di punta sul volume di traffico giornaliero totale pari a circa l'8,3%, contro il valore medio caratteristico per le strade extraurbane secondarie pari al 12,0% circa;
- la distribuzione delle ore di punta e dei periodi di morbida del traffico nell'arco della giornata presenta un andamento casuale e non sistematico;
- mentre la velocità media di percorrenza, in prossimità delle condizioni di saturazione della capacità, di una strada a carreggiata unica a 2 corsie si attesta sul valore caratteristico di 50÷60km/h (com'è attestato sia dalla letteratura tecnica di settore che da numerose osservazioni empiriche), sulla SS268 i rilievi condotti dall'ANAS hanno registrato valori medi

della velocità prossimi agli 80km/h; inoltre, nelle tratte e/o nelle ore di minor traffico la velocità media rilevata è superiore ai 100km/h. Atteso che il limite di velocità imposto sulle tratte ordinarie è di 70km/h, mentre è di 40km/h oppure 50km/h sulle altre tratte, resta dimostrata la tendenza degli utenti a tenere una guida imprudente sull'arteria, caratterizzata da una velocità di marcia superiore a quella consentita.

- l'osservazione delle caratteristiche della circolazione sulla SS268 ha evidenziato, inoltre, due ulteriori diffuse violazioni al Codice della Strada, ovvero il mancato rispetto delle distanze di sicurezza di sicurezza ed un notevole numero di sorpassi in tratte nelle quali la manovra è vietata.

L'esame dei dati consolidati di incidentalità con danni alla persona, relativi al periodo 2007-2012, consente di confermare ed integrare le indicazioni surriportate circa i comportamenti degli utenti della SS268.

Nel periodo che è stato possibile esaminare sono stati verbalizzati 119 incidenti con feriti e/o morti occorsi sulla SS269.

Nel 40% dei casi, la dinamica dell'incidente è stata quella del tamponamento; in questo tipo di incidenti, la parte di responsabilità che ricade sul fattore umano attiene al mancato rispetto della distanza di sicurezza ed, eventualmente, all'eccessiva velocità di marcia.

Nel 27% dei casi, la dinamica dell'incidente è quella dello scontro frontale oppure dello scontro laterale; in questo caso, causa principale del sinistro è l'effettuazione di una manovra di sorpasso.

Al terzo posto per numerosità di eventi, con il 16% dei casi totali, si colloca l'urto fronto-laterale; poiché le intersezioni della SS268 sono tutte sfalsate, questa fattispecie di incidente si verifica quando un veicolo cerca di eseguire una manovra di inversione di marcia.

Le restanti dinamiche di incidente (uscita di strada, urto contro ostacolo, caduta dal mezzo, sbandata, ...) insieme ai casi di dinamica non identificata sommano il 17% dei sinistri totali.

Gli interventi che sono stati quantificati nel progetto preliminare oggetto della presente scheda riepilogativa derivano dall'analisi congiunta delle informazioni ottenute dai rilievi dell'ANAS e delle informazioni desunte dall'analisi dei dati di incidentalità.

Gli apparati che si intende installare lungo la SS268 sono intesi, pertanto, a rafforzare innanzitutto il rispetto delle norme del codice della Strada mediante la deterrenza costituita dalla certezza della sanzione amministrativa come conseguenza di un comportamento scorretto.

Poiché la SS268 del Vesuvio costituisce anche un elemento imprescindibile della rete stradale primaria nell'ambito del piano di evacuazione d'emergenza del territorio per eventi connessi con l'attività vulcanica del Vesuvio, il progetto oggetto della presente scheda ha tenuto conto non solo delle esigenze di sicurezza della circolazione dell'arteria ma anche delle esigenze di monitoraggio in occasione di eventi calamitosi, attivando delle opportune e proficue sinergie tra i due ambiti.

La rete di apparecchiature monitoraggio delle vie di esodo è completata dall'installazione di ulteriori telecamere di controllo in corrispondenza degli 11 (undici) "gate di primo livello" individuati

nel Piano per l'Emergenza Vesuvio, ovvero delle 11 sezioni di controllo del deflusso veicolare dalla zona rossa.

Le apparecchiature previste sono, dunque, le seguenti:

- 8 (otto) dispositivi per la rilevazione automatica della velocità di marcia dei veicoli stradali (=autovelox), tutti sulla SS268;
- 13 (tredici) dispositivi per la rilevazione automatica delle manovre di sorpasso in altrettante tratte in cui vige il divieto (= "sorpassometri"), tutti sulla SS268;
- 50 (cinquanta) telecamere ad alta definizione per il monitoraggio delle condizioni di circolazione e per il rilevamento a distanza di infrazioni al Codice della Strada, di cui 23 (ventitre) sulla SS268 e le restanti in corrispondenza delle undici sezioni di controllo dell'evacuazione denominate "Gate di I livello" nel Piano per l'Emergenza in corso di redazione;
- 4 (quattro) pannelli a messaggio variabile, tutti sulla SS268;
- 1 (uno) sistema di trasmissione dati, costituito da tecnologia ibrida onde radio più fibra ottica, per collegare le apparecchiature sul territorio alle Centrali Operative;
- 4 (quattro) postazioni di controllo, integrative delle dotazioni tecnologiche già presenti presso le quattro Centrali Operative, cui faranno capo le apparecchiature che verranno installate sul territorio, ovvero:
 - o Centrale Operativa della Polizia Stradale;
 - o Centrale Operativa dell'ANAS;
 - o Centrale Operativa della Protezione Civile;
 - o Centrale Operativa del CRISS, Centro Regionale Integrato per la Sicurezza Stradale.

Risultati Attesi: miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione stradale attraverso un maggior rispetto delle Norme; monitoraggio delle vie di fuga dalla zona rossa.

Indicatore di realizzazione: numero di apparecchiature installate e connesse con le Centrali Operative, ovvero:

- 8 autovelox;
- 13 sorpassometri;
- 50 telecamere di controllo;
- 4 pannelli a messaggio variabile;
- 1 sistema dedicato di telecomunicazione;
- 4 postazioni operative per la gestione dei dati.

Indicatore di risultato: riduzione del numero assoluto di sinistri e del loro indice di lesività (ovvero: del rapporto tra n° di morti/feriti e n° di sinistri); disponibilità di dati sulle condizioni di circolazione in tempo reale.

Cronoprogramma di realizzazione:

Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così come esposto nella scheda intervento allegata

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Progettazione Preliminare		30/05/2014	03/02/2014	
Progettazione Definitiva		03/02/14	03/02/14	
Progettazione Esecutiva	01/02/2015	28/02/2015		
Esecuzione Lavori	01/03/2015	30/06/2015		
Collaudo	01/04/2015	30/09/2015		
Funzionalità	01/04/2015	30/09/2015		

Codice: CAMAIR-01**Titolo:** Funicolare di Montevergine – Lavori di revisione delle vetture e vie di corsa**Soggetto Attuatore:** AIR S.p.A.**Importo complessivo:** € 1.300.000,00 (delibera CIPE n. 62/11)**Descrizione:**

La Funicolare di Montevergine è una delle opere più importanti di tecnica di costruzione esistente in Italia, nel settore, e seconda in Europa per dislivello.

L'impianto è costituito da una funicolare a vai e vieni, dotata di 2 vetture della capacità di 85 persone ciascuna, con scambio centrale ed unica via di corsa, con unica fune traente superiore. Il percorso complessivo è lungo 1.669,25 metri ed il tempo di percorrenza complessivo è di soli 7 minuti. La vettura raggiunge un'inclinazione che va dai 43° di minima pendenza ai 64° di massima, mentre da ferma l'inclinazione è di soli 20°.

Caratteristiche tecniche dell'impianto Funicolare:

- Stazione motrice: a monte
- Quota stazione a valle: m 528
- Quota stazione a monte: m 1262
- Dislivello: m 734
- Lunghezza della linea: m 1669
- Velocità di esercizio: m/s 4
- Diametro puleggia motrice: mm 4.040
- Diametro fune traente: mm 40
- Edifici di stazione: 2
- Rotaie tipo: FS 50 UNI
- Scartamento: 1,05 m
- Motori elettrici a c.c.: 240 Kw

Caratteristiche tecniche delle attuali vetture:

- Quantità di veicoli: 2
- Capacità di trasporto: 85+1
- Numero pedane con persone in piedi: 3 per vettura
- Numero porte automatizzate: 3 per vettura
- Numero porte d'emergenza: 3 per vettura (lato opposto)
- Numero porte di servizio: 4 per vettura
- Lunghezza approssimativa veicolo: m 13,00
- Larghezza veicolo: m 2,05
- Posti a sedere: 24
- Numero carrelli portafreno per vettura: 2
- Massa vettura a vuoto: 106.000 N
- Massimo peso complessivo a carico: 167.180 N.

Il progetto preliminare predisposto dall'AIR S.p.A. prevede l'adeguamento dell'impianto alla normativa vigente, in particolare alle specifiche prescrizioni dell'USTIF di Napoli, che ha richiesto, pena la chiusura dell'impianto funicolare all'esercizio pubblico, la realizzazione dei seguenti interventi:

- a) Revisione delle due carrozze;
- b) Lavori di ripristino della via di corsa e realizzazione di vie di fuga per il deflusso dei passeggeri lungo la linea.

In particolare, tra gli interventi previsti sulle vetture, si prevedono:

- controllo, verifica e adeguamento alla normativa vigente delle apparecchiature meccaniche; di telaio, cassa, carrelli e tamburello; delle linee e componenti idrauliche e pneumatiche di bordo;
- verifica e sostituzione di tutta la linea elettrica esistente a bordo dei veicoli ed adeguamento del nuovo cablaggio alla normativa di sicurezza e antincendio;
- restyling delle vetture con lavori di verniciatura e riammodernamento interni.

Sulla via di corsa si prevedono interventi di adeguamento agli standard di sicurezza tramite ripristino di alcuni tratti in c.a. e rifacimento degli alloggiamenti dei tirafondi per l'ammorsamento dei binari sulla linea.

Si prevede, inoltre, per aumentare il livello di efficienza e sicurezza dell'impianto di risalita, la realizzazione di vie di fuga da posizionare lungo la via di corsa, allo scopo di fungere come percorso più breve che:

- in caso di sosta improvvisa della locomotiva, consenta alle persone di raggiungere la strada provinciale attraverso sentieri naturali;
- sia concepito e dimensionato in modo tale da essere fruibile anche ai diversamente abili;
- sia dotato di camminamenti d'illuminazione nonché di punti di primo soccorso e degenza, dove possibile.

Risultati Attesi: aumentare il livello di efficienza e sicurezza dell'impianto di risalita, adeguandolo alla normativa vigente, e alla specifica prescrizione dell'USTIF di Napoli

Indicatore di realizzazione:

numero di vetture revisionate:	2
lunghezza vie di fuga realizzate: (ml)	100
lunghezza via di corsa adeguata : (ml)	1.000

Indicatore di risultato: incremento 10% di utenti trasportati dal servizio

Cronoprogramma di realizzazione:

Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così come esposto nella scheda intervento allegata

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Progettazione Esecutiva				01/07/2013
Esecuzione Lavori	02/01/15	31/12/15		
Collaudo	01/01/16	30/06/16		
Funzionalità	01/01/16	30/06/16		

Codice: CAMPORTI-01

Titolo: PORTO DI ISCHIA – Lavori di demolizione pontili denominati “Italia 90” n. 1 e 2 e ricostruzione di un nuovo terminal per aliscafi con annessa struttura di accoglienza.

Soggetto Attuatore: Regione Campania

Importo complessivo: € 1.928.351,22 (delibera CIPE n. 62/11)

Descrizione:

L'area oggetto di intervento ricade in zona A- *Centro storico ed aree circostanti di particolare pregio ambientale*- del vigente Piano Regolatore Generale ed è sottoposta al regime normativo dettato dal Piano Territoriale Paesistico approvato (anno 1995) dal Ministero dei Beni Culturali e Ambientali (*art. 8 – Tutela dei litorali marini e art. 18 – norme transitorie*).

Risulta inoltre adottato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (seduta del 29.07.2003 Consiglio Provinciale) le cui norme di attuazione, prevedono, tra l'altro, la riqualificazione del Porto di Ischia.

Stato attuale

Lo stato attuale dei luoghi è di estremo degrado: la pavimentazione in “orso grill” è in parte ormai divelta. Le travi in legno risultano quasi tutte marce e presentano notevoli deformazioni sia torsionali che di inflessione con conseguenti diffuse lesioni dovute allo scollamento, nel tempo, tra i vari strati lamellari. La sottostante struttura di irrigidimento in ferro è interessata da un avanzato stato di ossidazione e dissaldatura nei nodi trave-piastra di collegamento con i pali di fondazione.

Inoltre i volumi che ospitano le biglietterie dei concessionari, un'edicola e un servizio per gli operatori, per una superficie complessiva pari a circa 180 mq per ciascuno dei due pontili, realizzati con profili in alluminio e pannellature in laminato plastico e vetro, versano in condizioni di degrado diffuso, manca una sala di attesa necessaria anche per garantire all'utenza un adeguato riparo ed ancora non sono presenti servizi igienici pubblici.

Si è pertanto reso indispensabile prendere provvedimenti volti innanzitutto ad eliminare definitivamente lo stato di precarietà anzi evidenziato, causa di molti sinistri che vedono ovviamente soccombente la Regione Campania, e quindi a garantire sicurezza strutturale predisponendo, nel contempo, un intervento complessivo che possa riqualificare e razionalizzare al meglio gli spazi e le funzioni, nel rispetto delle volumetrie esistenti ed autorizzate.

Descrizione dell'intervento

Per la definizione dell'intervento si è proceduto ad un'analisi puntuale delle criticità presenti oltre che delle aspettative ed esigenze dell'utenza e delle istanze locali così da proporre una soluzione progettuale adeguata.

In particolare, per ciò che concerne la ricostruzione dei volumi esistenti (1100 mc per una superficie coperta pari a 320 mq), è stata effettuata un'attenta analisi anche riferita alla ricollocazione degli stessi che ha però dato esito negativo stante la perimetrazione dell'area di competenza del Demanio marittimo regionale.

L'intervento proposto prevede pertanto la ricostruzione sul nuovo pontile dei volumi esistenti, organizzando al meglio gli spazi interni e tenendo conto delle funzioni necessarie al miglior utilizzo del terminal aliscafi: biglietterie con annessi uffici, sala d'attesa e servizi.

Inoltre, considerato il contesto ambientale di altissimo pregio entro cui si collocherà l'intervento, si è ritenuto necessario procedere alla definizione di più ipotesi, appresso descritte, per le quali si è prodotta un'analisi comparata così da garantire un adeguato supporto alla scelta poi effettuata.

Le soluzioni prese in considerazione quindi, riguardanti specificatamente la problematica relativa ai nuovi volumi da realizzare che tenga conto della necessaria compatibilità ambientale, sono le seguenti:

- A stato attuale senza alcun intervento di programmazione
- B realizzazione nuovo pontile con annessa struttura di accoglienza configurata in due volumi
- C realizzazione nuovo pontile con annessa struttura di accoglienza accorpata in un unico volume
- D realizzazione nuovo pontile con annessa sola tettoia di attesa
- E realizzazione del solo pontile

Dalla comparazione tra le varie soluzioni è stata valutata più rispondente ai requisiti richiesti quella di cui alla lettera "C" – *struttura di accoglienza accorpata in un unico volume*.

Il nuovo pontile sarà realizzato delle stesse dimensioni di quello preesistente: pontile di riva (dim. 40,00 m x 25,30 m) e pontile di testata (dim. 28,00 m x 13,30 m).

La struttura portante del pontile sarà in cemento armato e sarà composta da:

- praticabile (impalcato) costituito da solaio a lastra (tipo predalles) con interposti strati di alleggerimento in polistirolo ad intradosso pieno, su telaio a travi prefabbricate e/o precomprese.
- La struttura di fondazione sarà costituita da un reticolo di pali trivellati incamiciati.

In luogo dei due volumi esistenti e relativi gazebo di copertura, si prevede di realizzare un unico volume di superficie pari a circa 210 mq con annessa tettoia a parziale copertura dell'area di pontile prospiciente il volume stesso. All'interno del predetto volume troveranno collocazione quelle attività essenziali per la corretta gestione ed uso del terminal, ovvero: la biglietteria con relativi uffici e servizi per il personale, un'ampia sala d'attesa il cui fronte verso il mare sarà interamente vetrato, così da garantire continuità tra esterno ed interno, l'edicola, che sarà posta adiacente all'ingresso, e gli indispensabili servizi per l'utenza.

Si sottolinea l'opportunità se non la necessità di accorpamento dei due volumi al momento esistenti, per assicurare un più ampio spazio di percorrenza pedonale lateralmente al piccolo edificio di progetto, attualmente troppo stretto e tale da non garantire, in termini di sicurezza, il passaggio pedonale e che per il passato ha causato diversi incidenti all'utenza.

La struttura portante sarà realizzata in acciaio, mentre le murature di tamponamento saranno in laterizio rettificato con riempimento di granulato minerale da 30 cm di spessore, al cui interno verranno predisposte le canalizzazioni per gli impianti elettrici e i controtelai per porte e finestre. Le superfici saranno interamente intonacate a calce bianca, colore tipico dell'edilizia ischitana.

Inoltre per la copertura è prevista la realizzazione di un tetto-giardino con essenze autoctone cascanti che, oltre a garantire l'adeguato microclima degli ambienti, servirà a mitigare l'inserimento della nuova architettura.

La scelta tecnologica operata, finalizzata al recupero energetico attraverso l'impiego di sistemi attivi di produzione dell'energia, risponde alle numerose direttive europee nonché ai protocolli

internazionali sottoscritti dai governi industrializzati ed aventi come obiettivo l'impiego di energie rinnovabili al fine di ridurre il carico ambientale sul nostro pianeta.

Per questo motivo, ma anche perché in quanto opera pubblica possa servire da volano ed esempio culturale, la scelta progettuale di impiegare sia il sistema fotovoltaico che il mini eolico, vuole tendere a garantire l'autosufficienza energetica del manufatto, se non addirittura a trasformare lo stesso in "centrale" di produzione di energia.

In quest'ottica sulla tettoia, sagomata come una vela tesa verso l'alto prevista in acciaio ed anch'essa di colore bianco, sarà installato un impianto fotovoltaico a silicio amorfo che, insieme alla pala eolica posta invece all'estremità del pontile, servirà a garantire la produzione di energia necessaria alla gestione della struttura.

L'impianto fotovoltaico, completamente integrato nella copertura, ipotizzato per una superficie di circa 220 mq per una potenza di circa 10 kw, sarà costituito da un laminato fotovoltaico flessibile adesivo alla superficie e da un inverter necessario per la trasformazione di corrente continua generata dai moduli fotovoltaici in corrente alternata con annessi quadri elettrici e cavi di collegamento.

Per quanto riguarda invece la pala eolica, si è stabilito di dare assoluta priorità al valore estetico della stessa oltre, naturalmente, all'efficienza energetica e pertanto, a seguito di approfondita indagine di mercato, è stato individuato una turbina ad asse verticale che risulta senz'altro possedere le caratteristiche richieste e per la quale si rimanda agli elaborati grafici oltre che ai foto inserimenti prodotti in fase di progettazione.

In corrispondenza della vetrata fronte mare e quindi dell'attacco tra il volume e la tettoia, sarà realizzato un doppio gradone che costituirà una seduta esterna coperta.

Lungo il pontile ed in asse a questo, verrà posta una seduta di attesa continua ed in prossimità di questa, in corrispondenza della testata del pontile, una pala eolica di ultima generazione dal design di altissima qualità segnerà, quale nuovo "faro" la nuova piccola stazione marittima.

Riguardo alla pavimentazione si è stabilito di proseguire l'attuale pavimentazione in pietra lavica esistente sulla banchina per tutto il perimetro del volume di nuova realizzazione e che si interromperà in corrispondenza dei gradoni-seduta esterna per proseguire con listoni in legno di essenza adeguata alla posa esterna.

Per poter meglio comprendere l'intervento proposto si è provveduto alla stima delle superfici e dei volumi esistenti cui si raffrontano quelli di progetto:

	Esistente	Progetto
<i>Superficie complessiva coperta</i>	320 mq	210 mq
<i>Volumetria complessiva</i>	1100 mc	850 mc

Svolgimento delle attività e cronoprogramma

Si precisa che, al fine di garantire il servizio di collegamento da e per l'isola d'Ischia durante la fase di demolizione e ricostruzione del pontile n.1, l'intervento vedrà l'uso temporaneo del pontile n.2 (di cui è prevista la demolizione) provvisoriamente messo in sicurezza, fino alla conclusione dei lavori complessivi di ricostruzione del pontile del "Redentore" con relativa struttura di accoglienza.

Risultati Attesi: aumentare il livello di efficienza e sicurezza dell'approdo

Indicatore di realizzazione: superficie complessiva coperta (mq): 210
Volumetrica complessiva (mc): 850

Indicatore di risultato: adeguamento dell'approdo agli standard di sicurezza previsti dalla normativa.

Cronoprogramma di realizzazione:

Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così come esposto nella scheda intervento allegata

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Progettazione Esecutiva				18/02/2013
Esecuzione Lavori	01/03/14	31/12/15		
Collaudo	01/01/16	30/06/16		
Funzionalità	01/01/16	30/06/16		

Codice: CAMPORTI-02**Titolo:** Adeguamento funzionale dell'approdo di Minori (SA) Stazione Marittima.**Soggetto Attuatore:** Comune di Minori**Importo complessivo:** € 500.000,00 (delibera CIPE n. 62/11)**Descrizione:**

Il progetto prevede la sistemazione della pavimentazione esistente attraverso il rifacimento del calpestio di calcestruzzo con un nuovo strato di cemento spazzolato di colore grigio e la modifica della forma del pontile mediante un modesto allargamento del praticabile.

Il grigliato presente nel prolungamento del pontile verrà sostituito parzialmente con una soletta in calcestruzzo armato, mentre resterà nella parte centrale del praticabile prolungato. Quest'ultimo, costituito da elementi modulari, sarà sollevato e portato in deposito nei mesi invernali mentre tale area verrà resa inaccessibile mediante l'eliminazione della passerella.

Al fine di mascherare la vista della sottostante struttura del pontile, verranno posizionate, lateralmente al pontile, nelle quinte dall'andamento curvilineo.

Per quanto riguarda i locali, di proprietà comunale, situati al di sotto della passeggiata e destinati per servizi igienici e deposito di attrezzi, saranno, comunque, oggetto di lavorazione di impermeabilizzazione, pavimentazione, infissi esterni ed interni, intonaci, pitturazione, impianti, rivestimenti e taglio nel solaio di copertura dei locali per l'accesso agli stessi mediante scala dotata di servoscala per i diversamente abili.

La biglietteria, i cui lavori di adeguamento saranno realizzati a cura e spese del Comune, come già accennato, sarà delocalizzata in uno stabile di proprietà comunale ubicato in via Strada Nuova ed individuato al N.C.E.U. al foglio 5, particella 443, adiacente al piazzale Marinai d'Italia.

Risultati Attesi: aumentare il livello di efficienza e sicurezza dell'approdo**Indicatore di realizzazione:** superficie della banchina (mq): 990;
lunghezza della banchina (ml): 100;
giorni/uomo: 414**Indicatore di risultato:** adeguamento dell'approdo agli standard di sicurezza previsti dalla normativa.**Cronoprogramma di realizzazione:**

Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così come esposto nella scheda intervento allegata

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Progettazione Esecutiva				18/02/2013
Esecuzione Lavori	19/11/12	31/12/14		
Collaudo	01/01/15	30/06/15		
Funzionalità	01/01/15	30/06/15		

Codice: CAMPORTI-03**Titolo:** PORTO DI ISCHIA – Lavori di ripavimentazione banchine porto commerciale**Soggetto Attuatore:** Regione Campania**Importo complessivo:** € 398.838,38 (delibera CIPE n. 62/11)**Descrizione:**

L'intervento si propone l'intento di riqualificare e migliorare il canale di ingresso al porto mediante la sostituzione della pavimentazione e dei rivestimenti esistenti.

In particolare verranno effettuate le seguenti lavorazioni:

1. Fresatura e pulizia della parte superficiale delle banchine da vegetazione, nonché demolizione, rimozione e trasporto a rifiuto di parti di murature esistenti lungo il ciglio delle banchine, nonché rimozione e successiva sistemazione di faretti a luce solare indicanti nelle ore notturne il canale di ingresso;
2. Realizzazione del massetto di sottofondo per la successiva posa in opera del basolato;
3. Pavimentazione delle banchine con basoli di pietra vesuviana, lavorati a puntillo;
4. Installazione di pilastri di pietra vesuviana con relativo bauletto sovrastante;
5. Posa in opera di cordoli di pietra vesuviana delimitanti il ciglio delle banchine;
6. Installazione di ringhiera in profilati tubolari di acciaio zincato;
7. Lavorazioni ed opere accessorie collegate alla sistemazione dei manufatti di pietra vesuviana.

Risultati Attesi: aumentare il livello di efficienza e sicurezza dell'approdo

Indicatore di realizzazione: giorni/ uomo (n) 500
Superficie banchina da pavimentare (mq): 900

Indicatore di risultato: adeguamento dell'approdo agli standard di sicurezza previsti dalla normativa.

Cronoprogramma di realizzazione:

Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così come esposto nella scheda intervento allegata

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Progettazione Esecutiva				26/06/2012
Esecuzione Lavori	01/07/14	31/12/14		
Collaudo	01/01/15	30/06/15		
Funzionalità	01/01/15	30/06/15		

INTERVENTI PRESENTI NELL'ALLEGATO 2.b**Codice:** CAMOV-10**Titolo:** Itinerario Caianello (A1)- Benevento: adeguamento a 4 corsie della SS 372 'Telesina' dal Km 0+000 al km 60+900.**Soggetto Attuatore:** MIT - Struttura di Vigilanza Concessionari Autostradali.**Importo:** €. 720.020.689,66 (di cui € 90.000.000,00 ex delibera CIPE n. 62/11, € 200.000.000,00 ex D.L. n. 69/13, € 110.000.000,00 ex delibera CIPE n. 100/06 e € 320.020.689,66 fondi privati)**Descrizione**

Il collegamento viario proposto, nella prima versione (anno 2007), si estendeva dallo svincolo di Caianello della S.S. 372 "Telesina" sulla A1 allo svincolo di Benevento sulla ex S.S. 88. Il progetto prevedeva l'adeguamento a 4 corsie di categoria B dell'infrastruttura già esistente e di categoria C (ex classe IV CNR). Il tracciato si estende per circa 61 km e prevede una serie di svincoli per riconnettersi con la maglia stradale secondaria, così come opere d'arte principali e secondarie quali viadotti, gallerie e ponti.

Il progetto originale, presentato nell'ambito di una iniziativa di PF bandita nel luglio 2007 da ANAS, è stato dichiarato di pubblico interesse nel 2008 ed è stato quindi approvato dalla commissione V.I.A. presso il Ministero dell'Ambiente nel 2010 ed infine validato da ANAS nel 2011.

Successivamente, su sollecitazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e su richiesta di ANAS, è stato sviluppato un aggiornamento della Proposta alla luce delle variazioni, anche di carattere legislativo, nel frattempo intervenute nello scenario di riferimento. Tale aggiornamento, consegnato nel dicembre del 2012 è stato poi ulteriormente adeguato per tener conto delle previsioni del cd "Decreto del Fare" dell'agosto 2013 ed è stato consegnato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali nel novembre 2013 insieme con il nuovo PEF asseverato da istituto bancario.

Le principali modifiche della Proposta hanno riguardato:

- un ulteriore contributo pubblico di 200 milioni, così come previsto dal cd "Decreto del Fare" del 2013;
- l'adeguamento alle sopravvenute novità normative in materia fiscale e tributaria,
- l'introduzione di un sistema di pedaggiamento tipo free-flow (Smart Road®) conseguente il D.L. 7/2010 del Governo Italiano, che recepisce la Direttiva Europea 2006/38;
- l'aggiornamento infrastrutturale conseguente alla sopravvenuta realizzazione del nuovo svincolo di Faicchio, entrato in esercizio nel 2011;
- l'adeguamento al nuovo contesto economico con la conseguente riduzione della domanda di mobilità riscontrata;
- l'adeguamento dell'importo dei lavori al prezziario ANAS regione Campania 2011;
- la mutata situazione di fatto con riferimento ai parametri essenziali del Piano Regolatorio di ANAS e conseguentemente del PEF della Proposta originaria anche in relazione ai profili afferenti la bancabilità del progetto;
- l'aggiunta, al collegamento originale da Caianello a Benevento, dell'asta di adduzione da Benevento alla A16 per un totale di 84 km come misura per riportare ad equilibrio economico e finanziario il PEF.

La possibilità di estendere l'oggetto del contratto di concessione alla gestione funzionale ed economica *"anche in via anticipata, ad opere o parti di opere in tutto o in parte già realizzate e direttamente connesse a quelle oggetto della concessione e da ricomprendere nella stessa"* è prevista dal DL 6.12.2011, n. 201 (art. 42, comma 2) che modifica l'art. 143 del D.lgs. n.163/2006 (Codice dei contratti pubblici).

L'estensione della concessione con la gestione funzionale ed economica del tratto che consente di raccordare la S.S. 372 al casello di Benevento sulla autostrada A16 (S.S 88 + RA9) è stata privilegiata dal Promotore – non solo perché ha il vantaggio di non far gravare sulle risorse pubbliche o sulla tariffa lo squilibrio del Piano – ma anche per la valenza che essa ha sul piano

tecnico in quanto a mezzo di essa si ha una completa funzionalità del complessivo intervento poiché in questa maniera si collega – con infrastrutture adeguate e messe in completa sicurezza – i due assi autostradali esistenti (A1 - Caianello e A16 - Benevento).

La lunghezza totale dell'adeguamento a 4 corsie del tracciato esistente è di circa 61 Km; il progetto dell'infrastruttura consiste nel raddoppio della carreggiata esistente ottenendo così una serie di vantaggi quali: il risparmio economico dovuto al completo riutilizzo del sedime esistente, il risparmio di consumo del territorio evitando di realizzare una infrastruttura completamente nuova, insieme alla possibilità di garantire l'esercizio della SS 372 esistente durante tutta la durata dei lavori.

La sezione trasversale della piattaforma stradale di progetto è quella corrispondente alla sezione tipo "B" della classificazione del D.M. 05/11/2001, con velocità di progetto comprese tra i 70 Km/h e i 120 Km/h. La carreggiata è formata da quattro corsie, due per senso di marcia da 3.75m, banchine esterne di 1.75 m, banchine interne di 0.50 m. Un miglioramento è stato apportato anche allo spartitraffico centrale portandolo da 2,50 m (misura minima prevista dal citato D.M.) a 3,00m, per cui l'intera piattaforma risulta essere di 22,50 m di larghezza.

La scelta progettuale è stata quella di mantenere tutte le interconnessioni presenti in quanto ritenute necessarie per la ricucitura della maglia viaria esistente; tuttavia con le opere di allargamento della S.S. 372, buona parte dei rami di svincolo esistenti sono stati riconfigurati o perché interferenti oppure perché non più adeguati agli standard geometrici minimi e di sicurezza previsti dal DM. 16/04/2006.

E' stata prevista la realizzazione di nuove opere d'arte costituite principalmente da viadotti e cavalcavia, il recupero dei viadotti esistenti lungo la carreggiata dell'attuale S.S. 372, la realizzazione di una nuova galleria artificiale di circa 451 metri e l'adeguamento delle opere d'arte minori quali i sottopassi scatolari, i ponti e ponticelli per l'attraversamento dei corsi d'acqua.

Si riepilogano di seguito i parametri più significativi (tutte le cifre sono al netto di IVA):

Investimento (esclusi oneri finanziari):	720,02 ml di €
lavori+sicurezza	569,62 ml €
somme a disposizione	150,40 ml €
Investimento attualizzato (con oneri finanziari)(**):	720,7 ml di €
Capitale sociale:	80,0 ml di €
Finanziamento soci conto costruzione	51,9 ml di €
Contributo Pubblico:	400,00 ml di €
Contributo Pubblico attualizzato(**):	357,9 ml di € (IVA inclusa)
Durata della Concessione:	45 anni (gestione) + 4 anni (costruzione)
TIR di progetto:	10,67%
TIR dell'azionista:	10,92%
DSCR:	1,6
Pay back	23 anni

(**) Gli importi sono stati attualizzati secondo costo medio ponderato del capitale (WACC) del 10,79% calcolato secondo le indicazioni del piano finanziario regolatorio ANAS.

Risultati attesi

Lo scopo dell'adeguamento della SS 372 "Telesina" è quello di potenziare il collegamento della Direttrice Lazio-Campania-Puglia lungo l'itinerario A1 (Roma-Caianello)-SS 372 (Caianello-Benevento)-Raccordo Autostradale (BN/A16)-A16 (Castel del Lago-Bari), in modo da fornire una valida alternativa al percorso autostradale attuale che va da Caserta a Benevento, passando per Napoli. Infatti attualmente, per chi proviene da Roma e ha come destinazione la Puglia, l'itinerario autostradale più breve da Caianello è costituito dall'A1 fino a Napoli, dalla A30 tra Napoli Nord e Napoli Est e dalla A16 coprendo una distanza di circa 110 km tra Caianello e Benevento. Con la realizzazione del raddoppio della SS 372, adeguato ad una sezione stradale di categoria B, autostrada extraurbana principale ed il suo collegamento in continuità con il raccordo autostradale

Benevento Castel del Lago, che ha già caratteristiche rispondenti alla categoria B, si fornisce un'alternativa di qualità autostradale al percorso citato, per un'estesa complessiva di circa 84 km con un accorciamento del tracciato di circa 25 km.

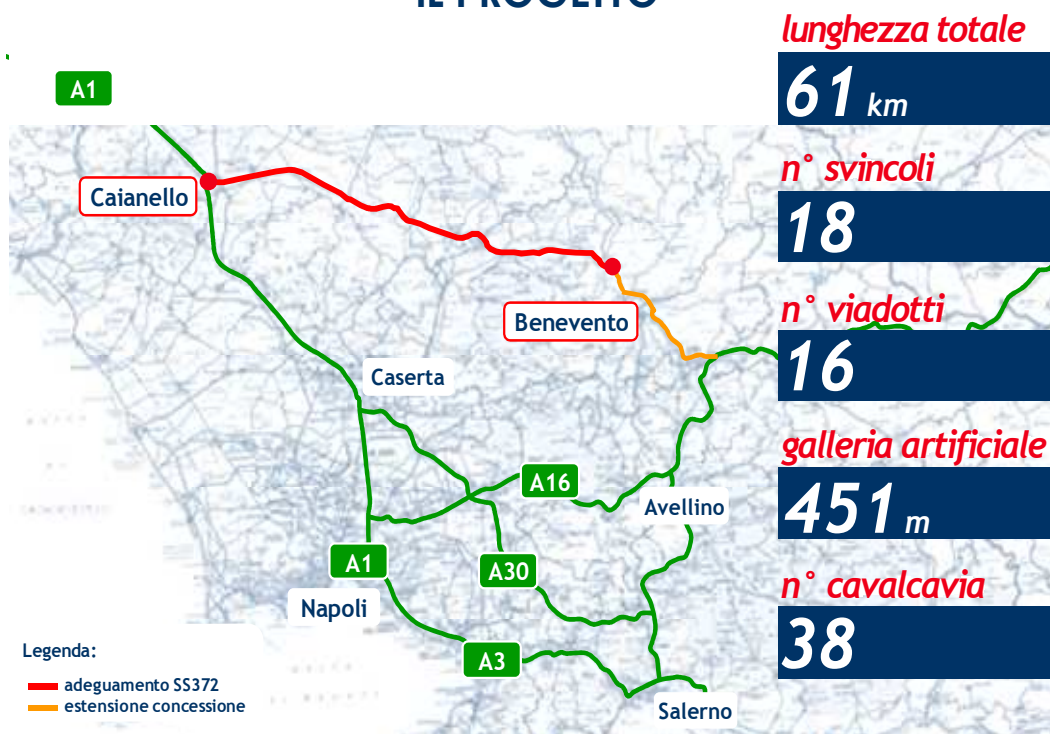
E' opportuno tener presente che l'estensione della concessione alla gestione funzionale ed economica al tratto che consente di raccordare la S.S. 372 al casello di Benevento sull'autostrada A16 (S.S 88 + RA9), presenta un elevato pregio sul piano tecnico in quanto rende sia a livello funzionale sia a livello tecnologico effettivamente completo e omogeneo l'intervento, che verrebbe così a configurarsi come un collegamento tra le due reti autostradali esistenti (A1 e A16).

Un'altra importante motivazione che spinge a considerare il raddoppio della S 372 fondamentale per lo sviluppo del territorio sannita è insito nel ruolo della città di Benevento come città leader del sistema territoriale denominato cerniera interna del corridoio Roma-Napoli-Caserta-Bari trovandosi essa stessa al centro del collegamento tra i grandi corridoi trans-europei I e VIII. E' quindi riconosciuto alla città di Benevento il ruolo di territorio economicamente strategico, dove sarà possibile concentrare nuovi investimenti ad alto valore aggiunto, a servizio del sistema produttivo industriale, così da avviare un sistema integrale produttivo, ambientale e di mobilità delle persone e delle merci.

In conclusione il progetto ha l'obiettivo di rispondere a esigenze di trasporto, migliorando il livello di esercizio e decongestionando il traffico cittadino, con conseguente abbassamento del livello di incidentalità e, più in generale, alle esigenze socio-economiche tramite il miglioramento dell'accessibilità del territorio e l'aumento delle opportunità di lavoro.

Indicatore di realizzazione

IL PROGETTO



Indicatore di risultato

I dati di traffico stimati mediante l'applicazione di un sistema di modelli matematici hanno permesso la verifica del progetto ed in particolare la valutazione del livello di servizio sia dell'infrastruttura viaria, sia delle principali intersezioni. I risultati dell'assegnazione, presentati sotto forma di flussogrammi, hanno permesso di effettuare dei confronti tra i flussi nelle varie soluzioni di progetto. Inoltre è stato possibile evidenziare sia graficamente, sia mediante tabelle riassuntive il grado d'utilizzo della nuova infrastruttura, la nuova distribuzione dei flussi, le criticità, ecc..

Dall'analisi dei risultati è stato possibile valutare i vantaggi che la realizzazione del progetto genera sia a livello dell'intera rete viaria, sia di specifici ambiti. Sono stati ricavati, inoltre, i principali

indicatori trasportistici quali il TGM, i veicoli*km e i veicoli*h, che caratterizzano le diverse situazioni di progetto e la situazione di non intervento e pertanto consentono di fare confronti di tipo quantitativo. Un altro aspetto da non sottovalutare risiede nella conseguenza positiva che il progetto proposto ha nei confronti degli spostamenti locali. Infatti la scelta di utilizzare un sistema dinamico per il pedaggiamento autostradale favorisce l'utenza locale evitando perditempi in ingresso ed in uscita dalle barriere di esazione. Inoltre tutti gli svincoli esistenti sono stati conservati e sottoposti ad una modifica nell'assetto plano-altimetrico tale da renderli adeguati alla nuova normativa in vigore e rispettare i livelli di sicurezza previsti, a vantaggio sia degli utenti delle viabilità locali sia di quelli che non utilizzeranno il percorso autostradale alternativo.

Non di minor conto è la rilevanza dell'intervento sotto il profilo dell'impatto atteso sulla sicurezza stradale, in conseguenza dell'intervento infrastrutturale proposto. La "Telesina", presenta, oggi, indici di mortalità di gran lunga superiori a quelli di molte strade statali italiane; il progetto di adeguamento, con la separazione fisica dei flussi contrapposti, determinerà, in particolare, una drastica riduzione degli incidenti più gravi (in primis quelli con urto frontale), allineando gli indicatori di sicurezza della Telesina a quelli della restante rete autostradale italiana che presenta i fattori di rischio più bassi tra le varie categorie di strade.

Cronoprogramma di realizzazione:

Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così come esposto nella scheda intervento allegata.

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Progettazione Preliminare			03/07/2007	02/04/2008
Progettazione Definitiva	01/05/2016	30/09/2016		
Progettazione Esecutiva	01/11/2016	30/09/2016		
Esecuzione Lavori	01/01/2017	28/02/2020		
Collaudo	01/03/2020	30/06/2020		
Funzionalità	01/07/2018	30/06/2020		

Codice Intervento: CAMOV/12

Titolo: Completamento del collegamento dell'autostrada Salerno-Caserta con la Salerno-Napoli (via Pompei): S.S. 268 "del Vesuvio", raddoppio da 2 a 4 corsie della Statale dal km 19+554 al km 29+300 circa.

Soggetto attuatore: ANAS Spa

Importo: € 80.000.000,00 (delibera CIPE n. 62/11)

Descrizione

La variante alla S.S. 268 "del Vesuvio" costituisce l'itinerario a scorrimento veloce posto a monte del Vesuvio a servizio dell'area compresa tra i Comuni di Cercola, S. Anastasia, Somma Vesuviana, Ottaviano, S. Gennaro V., S. Giuseppe V., Terzigno e Poggiomarino in provincia di Napoli, e dei comuni di Scafati e Angri in provincia di Salerno, ed è stata indicata tra le vie di fuga in caso di "emergenza" per eventi legati alla attività vulcanica e sismica del territorio.

Lo sviluppo complessivo è di circa 31 km, dei quali circa 27 aperti al traffico mentre il tratto finale, comprensivo dell'interconnessione alla Autostrada A3 "Salerno – Reggio Calabria" (Grande Progetto Svincolo di Angri), è stato recentemente appaltato.

Sono in corso i lavori per il raddoppio dei primi venti chilometri circa e per il Grande Progetto relativo al lotto di completamento, compreso lo svincolo di Angri sulla A3.

La realizzazione delle opere comprese nel suddetto Grande Progetto consentiranno di aprire al traffico il tratto dal km 26 al km 29 circa, dando luogo all'attivazione dell'itinerario con il collegamento alla Autostrada A3 "Salerno-Reggio Calabria".

La S.S. 268 potrà assolvere, quindi, al ruolo strategico di cui al Piano Nazionale di Protezione Civile, ma con prestazioni limitate dalla riduzione di sezione da quattro a due corsie nel tratto tra il km 19+550 al km 29+000 circa, non ancora adeguato.

Il completamento del raddoppio della S.S. 268 "del Vesuvio", che realizza il collegamento dell'autostrada Salerno-Caserta con la Salerno-Napoli, consiste nell'adeguamento alla categoria stradale tipo B di cui al DM 5.11.2001 dal km 19+554 al km 29+300 circa in corrispondenza dello svincolo di Angri", e consentirà di conferire alla Statale standard idonei alla funzione attribuitale nei Piani di Protezione Civile quale via d'esodo in caso di calamità naturali.

La statale, nel tratto in oggetto, ha una sezione congruente con la categoria C1 del DM 5.11.2001 "norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", di larghezza complessiva pari a 10,50m organizzata in due corsie di larghezza pari a 3,75m, una per senso di marcia, fiancheggiate da banchine carrabili (1,50m). L'infrastruttura si inerpica nel territorio con configurazione prevalente in rilevato e viadotto, risultando rialzata dal livello del terreno per svolgere al meglio il ruolo strategico in caso di calamità, per garantire l'accessibilità al territorio.

Il raddoppio sarà effettuato con riferimento alla categoria stradale B "extraurbane principali" di cui al DM 5.11.2001. La normativa di riferimento per il progetto sarà il DM 5.11.2001, come modificato e integrato dal DM 22 Aprile 2004 che, in caso di adeguamenti di strade esistenti, costituisce riferimento a cui tendere, al fine di consentire un migliore inserimento delle opere nel corridoio infrastrutturale della strada esistente. La sezione di progetto, di larghezza minima pari a 22,00m, risulta organizzata in due carreggiate separate da uno spartitraffico di larghezza minima pari a 2,50m. Ciascuna carreggiata comprende due corsie di larghezza pari a 3,75m con banchine in destra (1,75m) ed in sinistra (0,50m).

Il raddoppio della attuale infrastruttura si presenta non privo di problematiche connesse all'inserimento in un territorio sempre più urbanizzato e sfruttato fino al ridosso ai confini del corridoio infrastrutturale.

A tal fine si ipotizza un percorso procedurale che potrebbe richiedere anche una Conferenza dei Servizi preliminare o predecisoria che, ai sensi dell'art. 14-bis della legge n. 241/1990, conferimento al progetto preliminare, prima della presentazione del progetto definitivo, consentirebbe di verificare quali siano le condizioni per ottenere, alla loro presentazione, i necessari atti di consenso indicando quali siano le condizioni per ottenere, sul progetto definitivo,

le intese, i pareri, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e gli assensi, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente.

Lo stato attuativo risulta sospeso all'avvio della progettazione preliminare. L'importo dell'intervento desunto da stime di massima e riportato nella programmazione ANAS, ammonta a 187 €Mln. L'importo previsto come costo dell'intervento e computato tra le richieste di finanziamento nella Delibera CIPE 62/2011 ammonta a 80,0 €Mln, da considerarsi suddiviso in 55,65 €Mln a base di appalto, 13,92 €Mln a disposizione dell'Amministrazione e 10,43 €Mln, pari al 15% della somma dell'importo a base di appalto e somme a disposizione, quali oneri d'investimento a favore di ANAS.

Risultati attesi

La realizzazione del raddoppio del tratto in oggetto della S.S. 268 "del Vesuvio" porterà un miglioramento generalizzato dell'accessibilità dei territori interessati, creando al contempo una via di comunicazione con caratteristiche di strada extraurbana principale tra l'autostrada Salerno-Caserta con la Salerno-Napoli (via Pompei). Le note relazioni tra parametri macroeconomici descrittivi dello sviluppo locale e regionale con il grado di infrastrutturazione del territorio consentono di ritenere un riflesso positivo per l'economia dei territori interessati nel breve-medio periodo. Risultati immediatamente riscontrabili sono quelli relativi alle caratteristiche funzionali dell'infrastruttura, conseguenti all'aumento di capacità e di velocità media, con riflessi positivi sulla sicurezza.

La curva di deflusso per una strada di categoria "C" si caratterizza, ai sensi del DM 5.11.2001, da una portata di servizio riferita al livello di servizio "C", come definito nel "Highway Capacity Manual" edito dal TRB, 1994, pari a 600 autovetture equivalenti/ora per corsia. La portata di servizio per una strada di tipo "B" riferita al livello di servizio "B", caratterizzato da una maggiore velocità e distanziamento tra i veicoli, è pari a 1000 autovetture equivalenti/ora per corsia. Ne deriva che il passaggio da una strada di tipo "C" ad una di tipo "B" comporta, a parità di flusso di traffico, un incremento della velocità media di percorrenza e conseguente riduzione del tempo medio di percorrenza.

Per quanto concerne la sicurezza, considerata una rilevante componente di mezzi commerciali, la sezione tipo "B" garantisce la quasi assenza di rischio nel sorpasso, causa primaria di incidenti gravi nelle strade a doppio senso di circolazione come la tipo "C". Inoltre la maggiore capacità conseguente all'adozione di una sezione tipo "B", a quattro corsie, comporta una minore interrelazione tra i veicoli transitanti. Tali aspetti concorrono a favore della sicurezza stradale. Per contro, la maggiore velocità media comporta, statisticamente, un potenziale incremento dell'incidentalità. Si ritiene tuttavia, che dal bilancio dei due effetti, considerando l'entità del flusso di traffico, il contributo per la riduzione del rischio dal sorpasso e la maggiore capacità siano di ordine superiore all'incremento per la maggiore velocità media e, pertanto, che si verifichi una riduzione dell'incidentalità.

Indicatori di realizzazione

Adeguamento alle strade di tipo B (DM 5.11.2001) - estensione totale km 10 circa

Adeguamento alle strade di tipo B (DM 5.11.2001) – estensione tratti in viadotto km 3,54

Indicatori di risultato

- Riduzione del tempo di percorrenza.
- Riduzione del n° incidenti/milione di veicoli x km

Cronoprogramma di realizzazione

Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così come esposto nella scheda intervento allegata.

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Progettazione Definitiva		31/05/2016	01/01/2014	
Progettazione Esecutiva	01/06/2017	31/05/2018		
Esecuzione Lavori	01/06/2018	31/05/2021		
Collaudo	01/06/2021	31/12/2021		
Funzionalità	01/02/2022			

Codice Intervento: CAMOV/11**Titolo:** Potenziamento raccordo SA-AV SS7 e SS7bis. Primo lotto Mercato San Severino- Fratte.**Soggetto attuatore:** ANAS Spa**Importo:** € 123.000.000,00 (delibera CIPE n. 62/11)**Descrizione**

L'intervento rientra nel più ampio progetto preliminare per il conferimento delle caratteristiche autostradali al Raccordo Autostradale Salerno – Avellino, attualmente in istruttoria ai sensi dell'art. 165 del D.lgs 163/2006 e s.m.e i..

Il tratto ritenuto di maggiore importanza strategica è quello compreso tra la A30 e la A3, necessario per dare continuità alla rete autostradale da Nord a Sud lungo il c.d. "Corridoio Tirrenico".

Detto tratto funzionale del Raccordo Salerno Avellino compreso tra la A3 e la A30 ha una estesa di circa 9,4 km dallo svincolo di Salerno "Fratte" sull'A3 fino allo svincolo con l'A30, ed una necessità finanziaria di investimento pari a circa 250 €Mln.

L'importo previsto come costo dell'intervento e computato tra le richieste di finanziamento nella Delibera CIPE 62/2011, pari a 123,0 €Mln, consente di realizzare l'ammodernamento parziale di detto primo tratto, prevedendo le lavorazioni tra lo svincolo di Fratte (A3) e lo svincolo di Baronissi, per uno sviluppo di circa 4,5 km.

L'intervento prevede la realizzazione della terza corsia su un'infrastruttura attualmente con due corsie per senso di marcia più corsia di emergenza, in guisa di perseguire l'adeguamento al tipo A di cui al DM 5.11.2001.

Il potenziamento dell'arteria stradale prevede l'adeguamento della piattaforma alla categoria A – Autostrade in ambito extraurbano, prendendo a riferimento il D.M. 05/11/2001 "Nesi – Lunardi", con soluzione a tre corsie per senso di marcia.

Trattandosi di un allargamento "in sede", le opere in progetto insistono in massima parte sulla fascia di territorio adiacente al tracciato autostradale esistente.

Tale fascia di intervento è caratterizzata principalmente dalla forte urbanizzazione in stretta adiacenza all'asse, con frequenti insediamenti a carattere residenziale ed industriale di notevole estesa.

L'attuale piattaforma stradale è il risultato di un intervento di adeguamento, realizzato alla fine degli anni '80, successivo alla prima realizzazione, risalente alla fine degli anni '60. In origine la sede stradale presentava una carreggiata a 4 corsie, 2 per senso di marcia, senza spartitraffico.

L'adeguamento degli anni '80, legato al grande aumento di traffico conseguenza della apertura della A30, ha portato la piattaforma ad una larghezza di 23 m complessivi, composta da carreggiate separate da spartitraffico a 2 corsie per senso di marcia ed arginelli da 1m.

Il progetto prevede l'adeguamento sistematico della piattaforma esistente ad una sezione di larghezza pari a 32.50 m, così da conseguire gli standard in termini di sezione stradale tipo della normativa vigente per autostrade in ambito extraurbano di tipo A (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade – novembre 2001). Nell'ambito del progetto è prevista altresì la ristrutturazione complessiva del collegamento del

tratto autostradale con la viabilità limitrofa attraverso la realizzazione di un nuovo svincolo in Comune di Baronissi, a sostituzione di quello esistente che sarà dismesso.

L'intervento ha inizio al km 0+550 del Raccordo in quanto i primi 550 metri risultano già ampliati.

L'allargamento della sezione avviene sempre in adiacenza del corpo stradale esistente risultando simmetrico o emisimmetrico in relazione all'opportunità di migliorare le caratteristiche planimetriche del tracciato.

L'unica variante al tracciato è in corrispondenza del Monte della Croce ed è costituita da una deviazione verso destra della carreggiata nord per uno sviluppo di circa 800 m e fino ad una distanza massima tra i cigli interni di 19 m, per consentire la realizzazione di una nuova canna di galleria di sezione adeguata.

La carreggiata sud invece, attraverso l'adeguamento alla sezione richiesta delle due gallerie attuali ripercorre l'attuale sede autostradale.

L'andamento altimetrico del progetto è legato alla morfologia del tracciato autostradale esistente che deve superare un dislivello di 128.35 m, da Q. 78.89 a Q. 207.24 s.l.m. in 8850 m di sviluppo, con una pendenza media teorica, calcolata sull'intero tracciato, di circa il 2.3 %.

Questo si traduce poi, nella realtà, in pendenze che variano dal 1.0 % al 4.2 %.

Lo svincolo di Baronissi, km 4+250 ca., è realizzato mediante il classico schema a trombetta con l'allaccio alla viabilità locale realizzata mediante una rotatoria. L'inserimento nel tessuto fortemente urbanizzato ha vincolato la geometria delle rampe. Il risultato ottenuto è quello di avere una limitata invasività sul territorio.

Considerando l'importanza per il traffico nazionale del tratto in oggetto, l'intervento è stato progettato per essere realizzato garantendo in esercizio per ogni fase di lavoro di almeno due corsie per senso di marcia.

L'intervento comprende anche misure per la mitigazione dell'impatto ambientale, principalmente correlato alle emissioni acustiche, tramite l'impiego di asfalto fonoassorbente ed all'installazione di barriere acustiche nei tratti più critici.

L'inserimento dell'opera nel territorio è agevolata da interventi di arredo a verde modulati sulle caratteristiche salienti dei siti attraversati.

L'importo complessivo dell'investimento, per il tratto descritto di estensione pari a circa 4,5 km, ammonta a 123,0 €Mln di cui 91,46 €Mln a base di appalto, 15,5 €Mln a disposizione dell'Amministrazione e 16,4 €Mln, pari al 15% della somma dell'importo a base di appalto e somme a disposizione, quali oneri d'investimento a favore di ANAS.

Risultati attesi

La realizzazione dell'intervento porterà un miglioramento generalizzato del livello di servizio dell'infrastruttura, con miglioramento dei collegamenti "Nord-Sud" tra la A3 e la A30, nonché dell'accessibilità dei territori interessati.

Risultati immediatamente riscontrabili sono quelli relativi alle caratteristiche funzionali dell'infrastruttura, conseguenti all'aumento di capacità e di velocità media, con riflessi positivi sulla sicurezza.

Indicatori di realizzazione

Adeguamento alle strade di tipo A (DM 5.11.2001) - estensione totale km 4,5 circa

Adeguamento alle strade di tipo A (DM 5.11.2001) –tratti in variante km 0,8

Adeguamento/ricostruzione n. 9 sottovia

Adeguamento/ricostruzione n. 3 viadotti (L=255,0 m)

Adeguamento/ricostruzione n. 1 galleria naturale (L=200,0 m)

Indicatori di risultato

- Riduzione del tempo di percorrenza.
- Riduzione del n° incidenti/milione di veicoli x km

Cronoprogramma di realizzazione

Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così come esposto nella scheda intervento allegata.

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Progettazione Preliminare		31/12/2014	01/09/2003	
Progettazione Definitiva	01/01/2015	31/04/2017		
Progettazione Esecutiva	01/03/2018	31/05/2019		
Esecuzione Lavori	01/06/2019	31/05/2022		
Collaudo	01/06/2022	31/12/2022		
Funzionalità	01/01/2023			

Codice intervento: CAMOV/02**Titolo:** Collegamento nuova base NATO di Giugliano.**Soggetto attuatore:** Comune di Giugliano in Campania**Importo:** € 10.000.000 (delibera CIPE n. 62/11)**Descrizione:**

Il Comune di Giugliano ha programmato una serie di interventi finalizzati alla razionalizzazione e completamento della rete di connessione della nuova base Nato in località Lago Patria con la rete cinematica principale esistente e segnatamente con l'Asse Mediano, la S.S.7 Quater e la S.S.7 Domitiana.

Gli interventi di progetto sono rivolti a migliorare l'accessibilità alla nuova base Nato, tenendo in considerazione anche l'incremento del traffico veicolare che impegnerà le arterie stradali quando la struttura militare andrà a regime.

La nuova base Nato occupa una superficie di circa 300.000 mq attualmente non urbanizzata, con un'area di parcheggio attigua dimensionata per 2300 posti auto. La struttura accoglie 2100 militari e circa 350 civili stanziali, oltre ad un consistente numero di ospiti e visitatori.

Lo studio di fattibilità ha evidenziato diverse criticità dell'attuale sistema viario e precisamente:

- sezione stradale di accesso alla base Nato su via Madonna del Pantano inadeguata;
- lo svincolo di connessione Asse Mediano con la S.S. 7 Quater e con la S.S.7 Domiziana presenta punti di conflitto e scarsa percezione del tracciato;
- presenza di varchi non regolamentari lungo via Lago Patria;
- presenza di possibili immissioni "illegali" sullo svincolo Lago Patria;
- stato di degrado della pavimentazione dei marciapiedi, carenza di segnaletica e di illuminazione pubblica lungo via Signorelle a Patria, via Madonna del Pantano, via Lago Patria e via Salvatore Nullo;
- connessione di via Staffetta e via Signorelle con via Lago Patria non adeguata.

Il Comune di Giugliano ha sottoscritto il Protocollo di Intesa del 21/12/2011 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Ambiente, il Ministero per la Coesione Territoriale, la Regione Campania, la Provincia di Napoli e la Sogesid Spa, per attuare, in forma sinergica, una serie di interventi infrastrutturali tendenti ad eliminare le criticità riscontrate.

Con tale protocollo, il Comune di Giugliano si è impegnato a realizzare i seguenti interventi, disponendo di risorse finanziarie per un ammontare complessivo di € 10.000.000,00:

Viabilità principale e secondaria nel territorio comunale - Svincolo SS7 quater e viabilità di accesso alla base	€ 1.100.000,00
Viabilità principale e secondaria nel territorio comunale - realizzazione asse viario principale a sviluppo delle aree produttive - via Lago Patria	€ 600.000,00
Riqualificazione e ampliamento degli assi stradali con relative opere di collegamento - Svincolo del Lago Patria	€ 200.000,00
Viabilità principale e secondaria nel territorio comunale - Via Madonna del Pantano	€ 3.300.000,00
Viabilità principale e secondaria nel territorio comunale - via Signorelle	€ 2.000.000,00
Viabilità principale e secondaria nel territorio comunale: connessione via Staffetta, via Signorelle, via Lago Patria	€ 1.000.000,00
Viabilità principale e secondaria nel territorio comunale: via Salvatore Nullo e connesse	€ 1.800.000,00
Totale	€ 10.000.000,00

Per dare concreta attuazione agli impegni assunti con la sottoscrizione del Protocollo di Intesa, il Comune di Giugliano ha dato corso alle procedure per la redazione della progettazione e l'esecuzione dei lavori di sua competenza. Di seguito si descrivono sinteticamente i lavori da realizzare.

1- Ingresso alla base Nato

L'intervento riguarda la ridefinizione della carreggiata stradale di via Madonna del Pantano nel tratto prospiciente la nuova base Nato, a partire dallo svincolo con l'Asse Mediano e la S.S. 7 Domitiana.

L'attuale sede viaria di via Madonna del Pantano, nel tratto in esame, è composta da una sola carreggiata con due corsie, una per ogni senso di marcia.

Il progetto prevede l'ampliamento della carreggiata, al fine di ricavare in direzione nord una corsia di marcia e la rampa di uscita verso l'Asse Mediano, nonché la realizzazione di tre corsie parallele in direzione sud. Le prime due, più esterne, costituiranno la viabilità di accesso alla base Nato (la prima destinata ai veicoli provenienti da est dalla S.S.7 Domiziana e la seconda per chi proviene da nord lungo la S.S. 7 Quater). La terza corsia sarà percorsa dagli utenti diretti su via Madonna del Pantano in direzione sud. In tal modo si riducono le interferenze tra il traffico locale ed i flussi veicolari diretti verso la base Nato.

Il progetto prevede altresì la realizzazione di uno spartitraffico di separazione delle due corsie nei due sensi di marcia, nonché una rotatoria a sud della base Nato, al fine di eliminare le intersezioni delle correnti di traffico in uscita dalla base e dirette verso nord, con il flusso veicolare in via Madonna del Pantano in direzione nord.

2- Adeguamento via Lago Patria

L'attuale arteria presenta una piattaforma stradale costituita da due carreggiate, ognuna con due corsie, con spartitraffico centrale. Lo spartitraffico presenta cinque varchi che inducono gli utenti a eseguire svolte a sinistra, intersecando così la corrente di traffico nella direzione opposta.

Gli interventi di progetto si possono così sintetizzare:

- chiusura di quattro varchi, ad eccezione del varco in corrispondenza di via Marenola;
- realizzazione di due rotatorie;
- realizzazione di una minirotatoria in corrispondenza dell'incrocio con via Marenola.

In tal modo si migliora il livello di sicurezza dell'arteria stradale.

3- Adeguamento svincolo Lago Patria

Sono previsti due interventi:

- la realizzazione di un cordolo spartitraffico sulla rampa di uscita della S.S. 7 Quater verso ovest su via Lago Patria, per evitare svolte illegali a sinistra;
- l'allargamento della corsia di uscita da via Lago Patria (da ovest) verso via Madonna del Pantano direzione sud, per migliorare la capacità del ramo di svincolo.

4- Riqualficazione via Madonna del Pantano tratto nord e via Signorelle a Patria

L'intervento consiste nella scarificazione e rifacimento della pavimentazione stradale dissestata, ripristino di tratti di marciapiede, realizzazione dell'impianto di pubblica illuminazione e della segnaletica verticale ed orizzontale.

5- Riqualficazione via Salvatore Nullo

La strada necessita di un intervento di rifacimento della pavimentazione stradale, di sistemazione dell'illuminazione e della segnaletica.

Allo stato sono in corso le procedure per la realizzazione del collettore fognario sottostante via Nullo, per cui si ritiene opportuno eseguire solo gli interventi di manutenzione del manto stradale per la messa in sicurezza dell'arteria, nonché la realizzazione della segnaletica nei punti critici

6- Svincolo sulla S.S. 7 Quater con via Madonna del Pantano

Per migliorare la viabilità di accesso da e verso la base Nato e per ridurre il traffico veicolare che gravita sullo svincolo esistente con via Madonna del Pantano, è prevista la realizzazione di un nuovo svincolo a sud dell'area destinata alla nuova base Nato, che connette via Madonna del Pantano con la S.S. 7 Quater nelle due direzioni di marcia.

Lo svincolo sarà costituito da due rami unidirezionali, uno in uscita e uno in ingresso sulla carreggiata sinistra della S.S. 7 Quater, nonché da uno svincolo a trombetta di ingresso e uscita dalla carreggiata destra della S.S. 7 Quater verso via Madonna del Pantano.

7- Connessione di via Staffetta e via Signorelle con via Lago Patria

Il tratto in esame della lunghezza di circa 700 ml in area urbanizzata, presenta evidenti criticità legate alla larghezza insufficiente della sezione stradale, alla ridotta distanza tra i punti di incrocio ed una scarsa percezione di via Signorelle.

Il tronco stradale evidenzia inoltre una carenza di manutenzione e una insufficiente illuminazione e segnaletica.

Sono stati previsti pertanto i seguenti interventi:

- rifacimento di parte della pavimentazione stradale e dei marciapiedi;
- potenziamento dell'illuminazione pubblica;
- segnaletica, verde e arredo;
- miglioramento dell'incrocio con via Signorelle.

Stato di attuazione dell'intervento

In esito alla procedura ex art. 91 c. 2 del d. lgs. 163/06, il Comune di Giugliano, con Determina Dirigenziale n° 351 del 02/04/2013, ha definitivamente affidato l'incarico per la redazione del progetto preliminare relativo agli interventi di cui sopra. I progettisti incaricati hanno trasmesso la documentazione di rito richiesta per la stipula del contratto ed il Comune ha dato corso alle procedure antimafia. Entro il mese di settembre sarà sottoscritta la convenzione di incarico con i progettisti. Gli interventi di progetto saranno realizzati per stralci funzionali, sia per tener conto della disponibilità delle aree, sia per mitigare le interferenze tra i lavori da realizzare con le attività militari e civili che ordinariamente si svolgeranno nella nuova Base Nato e che ovviamente non possono essere interrotte o rallentate.

L'affidamento dei lavori sarà effettuata in uno alla progettazione definitiva ed esecutiva (appalto integrato di progettazione ed esecuzione dell'opera), ponendo a base di gara il progetto preliminare in corso di redazione.

Per agevolare l'acquisizione dei pareri e semplificare le procedure di validazione del progetto preliminare da porre a base di gara, entro l'anno 2013 sarà indetta conferenza dei servizi preliminare ai sensi dell'art. 14 della legge 241/1990 come modificato dalla legge 122/2010. L'area di intervento risulta essere di interesse archeologico, per cui sarà condotta la verifica preventiva dell'interesse archeologico in sede di progetto preliminare secondo le procedure stabilite dall'art. 95 del D. Lgs.vo 163/2006 e succ. mm. ii.

Risultati attesi: miglioramento delle infrastrutture viarie a servizio della base NATO.

E' stato condotto uno studio di fattibilità, in base al quale è emerso che nell'ora di punta dalle 07:15 alle 08:15, transiteranno verso la base Nato circa 1400 veicoli/ora, con una distribuzione del traffico sulle arterie principali di seguito riportato:

- | | |
|--|------------------|
| - da nord attraverso la S.S. 7 Quater: | 560 veicoli/ora; |
| - da sud attraverso la S.S. 7 Quater: | 350 veicoli/ora; |
| - da sud attraverso via Madonna del Pantano: | 70 veicoli/ora; |
| - da est attraverso l'Asse Mediano: | 210 veicoli/ora; |
| - da ovest attraverso la S.S.7 Domiziana: | 210 veicoli/ora. |

Indicatore di realizzazione: avanzamento parziale di ogni singolo lotto di realizzazione di cui si compone l'intervento (6,335 km, di cui 1,485km per nuove arterie e 4,85km per riqualificazione strade esistenti).

Indicatore di risultato: realizzazione di un potenziamento e miglioramento della fruibilità dell'infrastruttura stradale, complessivamente utilizzata da almeno 1500 veicoli/ora nell'ora di punta.

Cronoprogramma: si riportano il cronoprogramma ed il piano finanziario di realizzazione così come esposto nella presente relazione.

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Studi di fattibilità			04/05/2010	04/05/2010
Progettazione Preliminare		30/09/2014	02/04/2013	
Progettazione Definitiva	02/01/2015	31/12/2015		
Progettazione Esecutiva	01/02/2016	30/04/2016		
Esecuzione Lavori	01/07/2016	30/06/2019		
Collaudo	01/07/2019	31/12/2019		
Funzionalità		31/12/2019		

Codice: CAMEAV-03**Titolo:** Funivia del Faito - adeguamento sismico e funzionale e abbattimento barriere architettoniche**Soggetto Attuatore:** Ente Autonomo Volturno.**Importo complessivo:** € 2.000.000,00 (delibera CIPE n. 62/11)**Descrizione:****Intervento complessivo**

La Funivia Bifune Castellammare di Stabia (m 9 slm) – Monte Faito (m 1082 slm) è stata inaugurata il 22 agosto 1952. Da tale data si fa partire la Vita Tecnica sessantennale di cui al DM 23/1985. Pertanto tale vita tecnica è terminata nel corso del mese di agosto del 2012. E' consentito il rinnovo della vita tecnica per ulteriori 60 anni subordinandolo ad adeguamenti normativi. L'adeguamento normativo deve riguardare anche l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Le opere civili - riassumibili sinteticamente in due stazioni terminali, quattro piloni di sostegno delle funi, un tamburo di ancoraggio a valle e due carrelliere di sostegno a monte delle due portanti - sono state sottoposte ad indagini e verifiche (strumentali e di laboratorio) in seguito alle quali è stato rilevato che le due stazioni non rientrano nei parametri della nuova normativa antisismica (cd. NT2008) e pertanto, in occasione del rinnovo della vita tecnica, necessitano di interventi di adeguamento/ammodernamento.

A tal fine è stato approntato un progetto definitivo con la tipologia e il numero di interventi da effettuare per adeguare le due stazioni alla normativa antisismica suddetta e per effettuare interventi di manutenzione ordinaria sui piloni. Oltre al progetto definitivo di cui sopra è in corso la redazione del progetto esecutivo per i lavori alle due Stazioni considerati più urgenti e necessari; successivamente sarà approntato il progetto per i lavori ai Piloni che necessitano di interventi di manutenzione ordinaria.

Intervento finanziato nell'ambito del presente Accordo

Con il finanziamento da disporre nell'ambito della riprogrammazione APQ l'EAV intende realizzare le opere necessarie ad adeguare alla normativa antisismica le due stazioni.

Il quadro economico dell'intervento risulta essere il seguente:

Tipologia spesa	Importo pre-gara
Lavori realizzati in affidamento	1.400.000,00
Spese tecniche e generali	180.000,00
Imprevisti	100.000,00
Attrezzaggi	300.000,00
Altro (Indagini e sottoservizi)	20.000,00
Tot. Quadro Economico	2.000.000,00

Risultati Attesi:

L'intervento consentirà di rinnovare la Vita Tecnica dell'Impianto per ulteriori 60 anni subordinatamente all'autorizzazione, di cui al DPR 753/80, del Ministero dei Trasporti – USTIF di Napoli e della Regione Campania.

Indicatore di realizzazione: superficie oggetto dell'intervento (mq): 650
giornate/uomo: 7.000

Indicatore di risultato: rinnovo della vita tecnica per ulteriori 60 anni subordinandolo ad adeguamenti normativi. L'adeguamento normativo deve riguardare anche l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Cronoprogramma di realizzazione:

Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così come esposto nella scheda intervento allegata

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Progettazione Esecutiva		31/07/14	24/06/10	
Esecuzione Lavori	10/01/15	30/06/16		
Collaudo	01/07/16	31/12/16		
Funzionalità	01/07/16	31/12/16		

Codice: CAMACAM-02

Titolo: INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS DELLA REGIONE CAMPANIA

Soggetto Attuatore: ACAM

Importo complessivo: € 24.803.533,98 (delibera CIPE n. 62/11)

Descrizione:

Intervento complessivo

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:

- o 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
- o 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
- o 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;
- uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico ed alla mobilità, Capo II Azioni e settori di intervento, art. 5;
- costituisce 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 orientati 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.

Inquadramento tecnico: il progetto ITSC

I sistemi di trasporto intelligenti (*Intelligent Transport Systems - 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.

Gli 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.

In questo contesto si colloca la scelta della Regione Campania di realizzare il cosiddetto ITSC (*Intelligent Transportation 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.

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

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

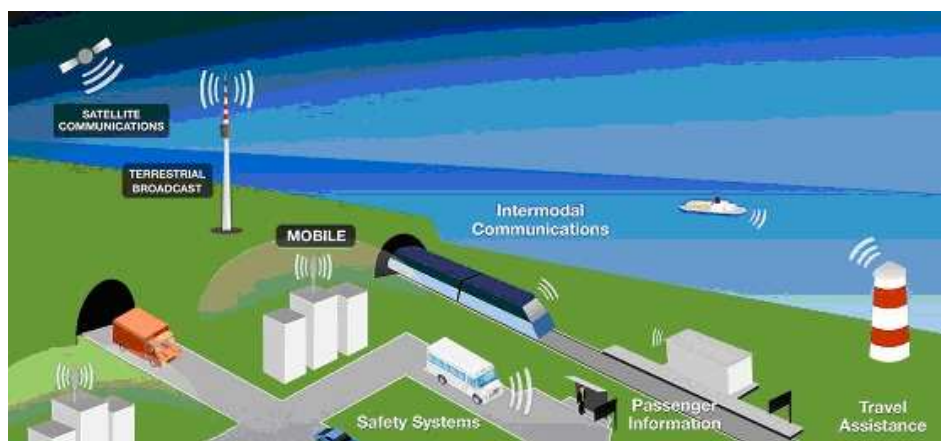
Il progetto prevede, in particolare, la realizzazione di:

- 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 Transportation 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.

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.

Pertanto il sistema di obiettivi perseguibili è sicuramente riassumibile in:

- 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.

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".

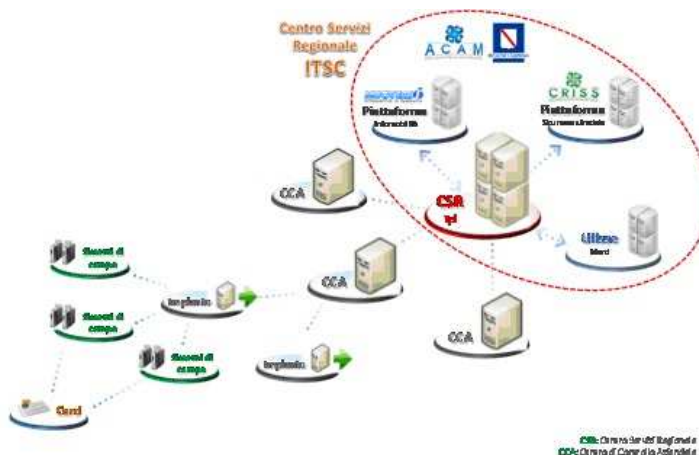
La realizzazione del sistema ITS consente di ottimizzare, presiedere e gestire i trasporti pubblici della Regione Campania, al fine di offrire un maggiore e migliore servizio ai cittadini, conseguire economie di scala, gestire in modo efficace il territorio.

L'Architettura del sistema ITS Campano ha come punto focale la realizzazione di un Centro Servizi Regionale che controlla e gestisce 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 tra-sporto 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.



L'inquadratura architetturale del sistema ITSC Tpl

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

- o 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;

- o 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:

- o **impianti** (*Stazione, Deposito, Parcheggio*) che costituiscono il primo livello di aggregazione dei componenti periferici locali;
- o **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;
- o **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 Transportation 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.

Intervento finanziato nell'ambito del presente Accordo

Il progetto oggetto del presente Accordo ricade nell'ambito del più ampio programma di interventi che prende il nome di ITSC, il quale prevede la realizzazione di un unico Centro Servizi Regionale (CSR), che fungerà da Centro dell'intero sistema ITSC ponendosi quale incubatore regionale delle

attività di monitoraggio, comunicazione, controllo e regolazione dei servizi di trasporto pubblico, privati e dedicato allo spostamento delle merci, eserciti dai diversi operatori:

- terrestri (sia gomma che ferro) e
- navali

che esercitano sul territorio della Regione Campania.

	Trasporto Pubblico	Trasporto Privato	Trasporto Merci
Trasporto terrestre su gomma	☒	☒	☒
Trasporto terrestre su ferro	☒	☒	☒
Trasporto navale	☒	☒	☒

Modalità ed ambiti coperti dal sistema ITSC

Nello specifico il progetto insiste nell'ambito della modalità di trasporto terrestre su ferro per il settore pubblico (*Trasporto Pubblico Locale*).

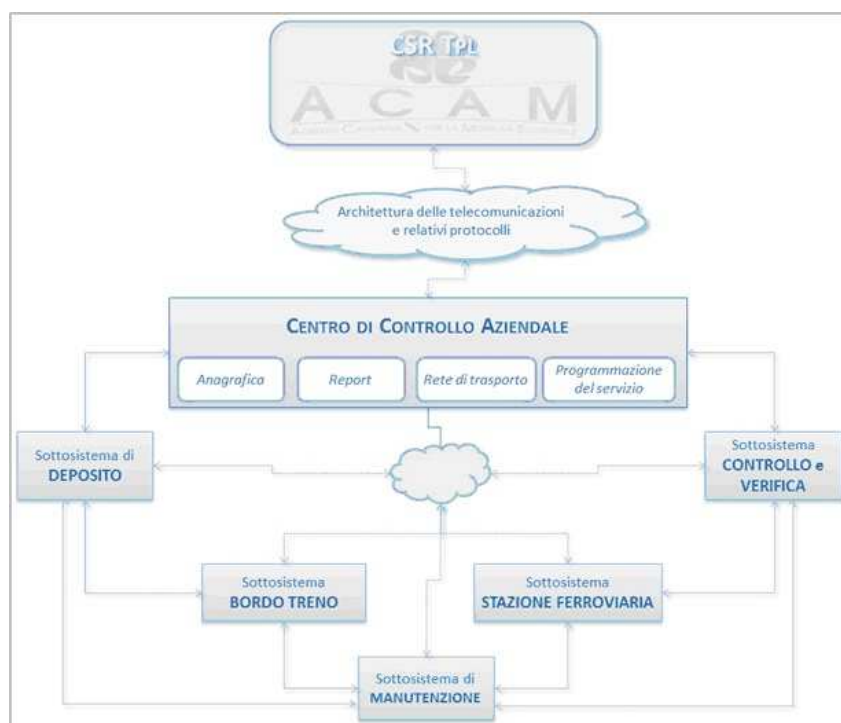
	Trasporto Pubblico	Trasporto Privato	Trasporto Merci
Trasporto terrestre su gomma	☒	☒	☒
Trasporto terrestre su ferro	☒	☒	☒
Trasporto navale	☒	☒	☒

Modalità ed ambito di applicazione del progetto in oggetto

Con l'intervento in oggetto sarà possibile dotare tecnologicamente la gran parte del parco mezzi locomotori che eserciscono sul territorio della regione Campania, oltre che i sistemi ad esso collegati (cosiddetti *Sistemi di Terra*) in modo da creare le condizioni per l'efficientamento dell'utilizzo dei sistemi di trasporto pubblico locale, per renderli più sicuri e affidabili, performanti lato gestore del servizio attraverso output come quello delle analisi sul grado di utilizzazione dei mezzi e delle corse che permetterà, tra le altre cose, un utilizzo più mirato delle risorse, nonché un controllo sull'effettivo servizio esercito da ciascun ente, indispensabile per poter valutare il corrispettivo da erogare a ciascuna azienda che opera nel settore del trasporto pubblico regionale.

Nello specifico verranno attrezzati/adeguanti alcuni Centri di Controllo Aziendale (CCA) in modo che siano in grado di gestire dati, informazioni provenienti da diversi sistemi installati a bordo treno e presso gli impianti di terra oltre a interagire con il CSR per la condivisione delle regole gestite e coordinate a livello Centrale regionale e verranno allestite le principali componenti del sottosistema relativo alla modalità ferroviaria:

- **Sottosistema di Bordo treno** che, tra gli altri, comprende il computer di bordo (con funzioni di localizzazione del mezzo con riferimento anche alla corsa e all'orario programmato, trasmissione dati via wireless - dati real time - e trasmissione dati via WiFi - ai depositi e alle stazioni), sistema di conteggio dei passeggeri saliti e discesi;
- **Sottosistema di Deposito Treno**
- **Sottosistema di Stazione ferroviaria**
- **Sottosistema di Controllo e Verifica**
- **Sottosistema di Manutenzione**
- **Infrastruttura di rete**, riguardante le diverse tipologie di connessione tra apparati e sottosistemi costituenti il sistema.



*Architettura ITSC Tpl: Focus sulla filiera "ferro"
(escluse le componenti videosorveglianza e infomobility)*

Per avere un attrezzaggio completo e in linea con l'architettura dei sistemi previsti nell'ITSC a queste vanno aggiunte due ulteriori componenti, che si estendono sia lato bordo che lato terra presso le stazioni ferroviarie, quali:

- **sistema di informazioni audio/video**
- **sistema di videosorveglianza.**

In ogni caso, la scelta delle componenti si è basata sul principio di autoconsistenza. In altri termini l'attrezzaggio tecnologico delle componenti previsto nell'intervento oggetto di finanziamento permette al sistema complessivo di poter essere sin da subito operativo.

Con il finanziamento da disporre nell'ambito del presente Accordo si intendono realizzare, in particolare, i seguenti interventi relativi al sistema di trasporto pubblico locale regionale su ferro:

- **sistemi di terra (stazione)**
- **sistemi di bordo**
- **sistemi centralizzati**
- **sistemi per il controllo e la verifica**

SISTEMI DI BORDO FERRO		Costo per ETR	Num. ETR (<i>treni</i>)	Costi totali
1	Sistema di Bordo per la gestione dell'informazione al Pubblico, Contapasseggeri e Controllo Accessi. Costituito da computer di bordo + GSM/GPRS + RFID + kit installazione + software di trasmissione ed interfaccia computer di bordo (Terra-Treno)	€ 9.000,00	180	€ 1.620.000,00
2	Cablaggi di Bordo	€ 12.000,00	180	€ 2.160.000,00
3	Sistema conta passeggeri per ciascuna porta elettreno compreso software (€ 1.500,00 x 8 per treno)	€ 12.000,00	180	€ 2.160.000,00
4	Costo Sistema RFID a bordo treno per tracciatura titoli di viaggio compresa progettazione, ingegnerizzazione e software (€ 5.000,00 x 8 porte per treno)	€ 40.000,00	180	€ 7.200.000,00
SISTEMI DI STAZIONE		Costo per Stazione	Num. Stazioni	Costi totali
1	Computer di Stazione per la gestione dell'informazione al Pubblico e Controllo Accessi + Apparecchi di rete e cablaggi aggiuntivi a quelli esistenti + software	€ 7.000,00	140	€ 980.000,00
2	Sistema di bigliettazione con obliteratrice magnetica e contactless (n. medio 4 obliteratrici per stazione) + software	€ 14.000,00	140	€ 1.960.000,00
3	Realizzazione di ulteriori impianti di Controllo Accessi in nuove stazioni			€ 1.700.000,00
4	Controllo Remoto degli Impianti di Controllo Accessi (<i>gestione remota allarmi e guasti, citofonia e telecamere di controllo</i>) per stazioni imprese			€ 300.000,00
SISTEMI CENTRALIZZATI DI CONTROLLO E GESTIONE				Costi totali
1	Centro di Controllo Aziendale: Stazioni (Concentratori di Stazione) e Treni (HW E SW)			€ 500.000,00
SISTEMI CONTROLLO E VERIFICA		Costo Unitario	Q.tà	Costi totali
1	Terminale Portatile di Verifica	€ 2.359,97	150	€ 353.995,40
Totale costo tecnico (CT)				€ 18.933.995,40
ONERI PER LA SICUREZZA (su CT)				2% € 378.679,91
SPESE GENERALI (su CT)				5% € 946.699,77
IMPREVISTI (su CT)				2% € 378.679,91
IVA (su CT)				22% € 4.165.478,99
TOTALE				€ 24.803.533,98

Nota 1

I treni verranno dotati di un **sistema elettronico di conta-passeggeri** come supporto decisionale alla pianificazione dell'esercizio per:

- il calcolo del totale passeggeri trasportati,
- il confronto con la riscossione dei titoli di viaggio (laddove è possibile effettuare il matching con i sistemi di validazione),
- la pianificazione delle corse,
- la razionalizzazione della scelta dei mezzi impiegati.

Il sistema consentirà l'accurato conteggio dei passeggeri saliti e discesi a ciascuna fermata effettuata dal treno ed, in aggiunta i passeggeri presenti a bordo tra le fermate o come differenza tra saliti e discesi cumulati oppure tramite strumenti di pesa del mezzo.

Il sistema sarà in grado di combinare i dati di conteggio dei passeggeri saliti e discesi ed i dati di passeggeri presenti a bordo. Il sistema, inoltre, avrà un sistema di autodiagnosi che facilita il mantenimento in efficienza del sistema e la auto-certificazione dei dati forniti. Dovrà inoltre garantire un elevato livello di accuratezza del dato.

Il Sistema potrà memorizzare i dati nel DataBase centrale e fornire report statistici, almeno su:

- Dettaglio Saliti/ Discesi per Fermata
- Totale Passeggeri Trasportati per Giorno/ Tratta/ Corsa

Il sistema di conta-passeggeri è integrato con il sistema GPS e con il Computer di bordo per il successivo scarico automatico dei dati via Wifi anche con il Deposito, per le rielaborazioni di Back-Office. Se presenti sistemi di identificazione della stazione, deve essere possibile l'integrazione con tali sistemi dislocati sul territorio.

Nota 2

La dotazione per i **Sistemi di Stazione** terrà in considerazione di una suddivisione tra stazioni di 2 tipologie sulla base delle loro caratteristiche architetture e delle esigenze che si trovano a soddisfare, da cui discendono specifiche funzionali proprie e differenziate:

- *piccole* Stazioni;
- *medio-grandi* Stazioni.

Le *piccole Stazioni* sono di norma caratterizzate nei termini seguenti:

- gli ambienti presenti sono unicamente quelli adibiti al transito e alla sosta dei passeggeri;
- manca il personale di servizio (*stazioni impresenziate*);
- la biglietteria è assente o presidiata solo in determinate fasce orarie;
- il numero di obliterate è ridotto all'indispensabile.

Le *medio-grandi Stazioni* sono di norma caratterizzate nei termini seguenti:

- presenza rilevante di diversi ambienti, con personale addetto a servizi di vario genere;
- presenza di un rilevante numero di obliterate, distribuite presso i varchi di stazione, gli accessi ai binari e sui marciapiedi dei binari medesimi.

Nota 3

Il **Terminale Portatile di Verifica** consiste in un computer palmare o in un dispositivo tipo "pos". I dati relativi alle transazioni effettuate sono memorizzati localmente e poi inviati al CCA, per la realizzazione di statistiche relative all'esercizio.

Le principali funzioni dei Terminali Portatili di Verifica che verranno acquisiti sono:

- *Funzioni operative*:
 - avvio e termine del turno di controllo;
 - apertura e chiusura della località (zona, tratta) del controllo;
 - visualizzazione di tutti i dati presenti sulla card/ticket sottoposta a verifica.
- *Funzioni di controllo*:
 - controllo automatico della presenza di un contratto appropriato e della validità del medesimo;
 - registrazione del controllo manuale di un contratto non leggibile;
 - registrazione dei dati del contratto relativi al controllo;
 - visualizzazione e memorizzazione del risultato del controllo.
- *Funzioni di validazione*:
 - controllo automatico della presenza di un contratto appropriato e della validità del medesimo;
 - validazione del contratto di viaggio;
 - registrazione sul contratto dei dati di validazione;
 - registrazione dei dati del contratto relativi alla validazione;
 - visualizzazione e memorizzazione del risultato della validazione.
- *Funzioni di verbalizzazione*:
 - selezione del tipo di violazione;
 - registrazione del tipo di pagamento;
 - registrazione dei dati del contratto relativi al verbale di violazione;
 - stampa della ricevuta di pagamento.

Il terminale di controllo potrà operare in due modalità:

- *modalità stand - alone*:
 - per la verifica dei contratti di viaggio elettronici;
 - per la visualizzazione delle informazioni della transazione sulla smart card;
 - per la validazione dei contratti di viaggio elettronici;
 - per la verbalizzazione in caso di violazione.
- *modalità connesso*:
 - per il download delle transazioni di verifica, validazione, verbalizzazione e relativi dati (file attività);
 - per l'upload di dati, nuove versioni software applicativi, liste, parametri, ecc.;
 - per la sincronizzazione dell'orologio interno;
 - per l'alimentazione del dispositivo e la ricarica delle batterie.

Risultati Attesi

Il sistema di obiettivi perseguibili è riassumibile in:

1. miglioramento dell'accessibilità al trasporto pubblico riducendo la "barriera" della conoscenza della rete e dei servizi;
2. riduzione dei costi di gestione e di manutenzione delle flotte per il trasporto pubblico;
3. supporto all'introduzione ed al consolidamento di meccanismi di concorrenza;
4. chiarezza e semplificazione nei processi di spesa delle risorse pubbliche;
5. miglioramento delle condizioni di sicurezza del sistema regionale di trasporto.

La realizzazione del sistema ITSC 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.

Indicatore di realizzazione:

- N. stazioni da attrezzare: 140
- N. treni da attrezzare: 180
- giornate/uomo (n): 50.000

Indicatore di risultato:

1. incremento 5% di utenti trasportati dal servizio di TPL
2. riduzione 20% dell'evasione

Cronoprogramma di realizzazione:

Si riporta di seguito il cronoprogramma di realizzazione così come esposto nella scheda intervento allegata

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Progettazione Preliminare				04.04.2012
Progettazione Definitiva		30.06.2014	05.04.2012	
Progettazione Esecutiva	15.07.2014	30.10.2014		

Attività	Data Prevista		Data Consuntivo	
	Avvio	Conclusione	Avvio	Conclusione
Esecuzione Lavori	01.03.2015	28.02.2017		
Collaudo	01.03.2017	30.09.2017		
Funzionalità	01.03.2017	30.09.2017		

Allegato 3.A - Cronoprogramma degli Interventi di competenza regionale										
Tab. 1.c.a - Interventi immediatamente cantierabili										
Titolo Intervento	Soggetto attatore	Stato Progettuale	OGV già disponibile	quota copertura finanziaria ex delibera CIPE 62/11	2014	2015	2016	2017	2018	2019
CAMEAV-01 - Riqualficazione architettonica stazioni di Madonnelle e Bartolo Longo – Completamento	Ente Autonomo Volturmo	Progettazione esecutiva	SI	€ 1.314.360,00	€ 525.744,00	€ 788.616,00				
CAMEAV-02 - Sistema della Metropolitana Regionale Ferrovia ex Metrocampania Nord Est impianto SCMT - completamento	Ente Autonomo Volturmo	Progettazione esecutiva	SI	€ 2.612.517,64	€ 1.000.000,00	€ 1.612.517,64				
CAM887-03 - ex SEPSA- COMPLETAMENTO DELLA NUOVA STAZIONE DI BAIÀ - I Lotto / I stralcio - Completamento	Commissario L. 887/84	Progettazione esecutiva	SI	€ 7.432.398,78	€ 7.432.398,78					
CAMIWACC.01 - Interventi di realizzazione, completamento e adeguamento dell'accessibilità e della funzionalità delle autostazioni della provincia di Avellino: nuovo terminal di Grottaminarda	AIR spa	in corso	SI	€ 4.000.000,00	€ 4.000.000,00					
CAMACAM-01 - SS 268 "del Vesuvio" e viabilità interconnessa: applicazione di sistemi tecnologici per la messa in sicurezza ed il monitoraggio	ACaM "Agenzia Campana Mobilità sostenibile"	Progettazione Preliminare	NO	€ 10.000.000,00		€ 10.000.000,00				
CAMAIR-01 - Funicolare di Montevergine – Lavori di revisione delle vetture e vie di corsa	AIR spa	Progettazione esecutiva	NO	€ 1.300.000,00		€ 1.300.000,00				
CAMPORIT-01 - PORTO DI ISCHIA – Lavori di demolizione pontili denominati "Italia 90" n. 1 e 2 e ricostruzione di un nuovo terminal per aliscafi con annessa struttura di accoglienza.	Regione Campania	Progettazione esecutiva	SI	€ 1.928.351,22	€ 928.351,22	€ 1.000.000,00				
CAMPORIT02 - Adeguamento funzionale dell'approdo di Minori (SA) Stazione Marittima	Comune di Minori	Progettazione esecutiva	SI	€ 500.000,00	€ 500.000,00					
CAMPORIT03 - PORTO DI ISCHIA - Lavori di ripavimentazione banchine porto commerciale	Regione Campania	Progettazione esecutiva	SI	€ 398.838,38	€ 398.838,38					
sub.Totale				€ 29.486.466,02	€ 14.785.332,38	€ 14.701.133,64	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Tab. 2.a - Interventi non immediatamente Cantierabili										
Titolo Intervento	Soggetto attatore	Stato Progettuale	OGV già disponibile	quota copertura finanziaria ex delibera CIPE 62/11	2014	2015	2016	2017	2018	2019
CAMOV/02 - Collegamento nuova base Nato di Giugliano	Comune di Giugliano in Campania	Progettazione Preliminare in itinere	NO	€ 10.000.000,00	€ 1.000.000,00	€ 3.000.000,00	€ 2.000.000,00	€ 2.000.000,00	€ 2.000.000,00	
CAMEAV-03 - Funivia del Faito - adeguamento sismico e funzionale e abbattimento barriere architettoniche	Ente Autonomo Volturmo	Progettazione definitiva	NO	€ 2.000.000,00		€ 1.500.000,00	€ 500.000,00			
CAMACAM-02 - INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS DELLA REGIONE CAMPANIA - ITSC	ACaM "Agenzia Campana Mobilità sostenibile"	Progettazione preliminare	NO	€ 24.803.533,98		€ 10.000.000,00	€ 14.803.533,98			
sub.Totale				€ 36.803.533,98	€ 1.000.000,00	€ 14.500.000,00	€ 17.303.533,98	€ 2.000.000,00	€ 2.000.000,00	€ 0,00
Totale				€ 66.290.000,00	€ 15.785.332,38	€ 29.201.133,64	€ 17.303.533,98	€ 2.000.000,00	€ 2.000.000,00	€ 0,00

Allegato 3.B - Cronoprogramma degli Interventi di competenza nazionale												
Tab. 1.c.b - Interventi già dotati di OGV (Obbligazione Giuridicamente Vincolante)												
Titolo Intervento	Soggetto attatore	Stato Progettuale	quota copertura finanziaria ex delibera CIPE 62/11	OGV già disponibile	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
CAMOV/09 - Asse Nord/Sud Tirrenico Adriatico: Lauria -Contursi-Grottaminarda-Termoli- Candela.Tratta Lioni-Grottaminarda. 1° lotto	Commissariato ad acta L. 289/02	in corso	€ 220.000.000,00	SI	€ 15.000.000,00	€ 45.000.000,00	€ 55.000.000,00	€ 60.000.000,00	€ 40.000.000,00	€ 5.000.000,00		
CAMOV/13 - SS 268 "del Vesuvio" - Interventi di miglioramento della sicurezza stradale nel tratto compreso tra i km 0+000-7+000 e i km 19+000-27+200	ANAS	Progettazione esecutiva in itinere	€ 10.000.000,00	NO	€ 300.000,00	€ 9.700.000,00						
sub-TOTALE			€ 230.000.000,00		€ 15.300.000,00	€ 54.700.000,00	€ 55.000.000,00	€ 60.000.000,00	€ 40.000.000,00	€ 5.000.000,00	€ 0,00	€ 0,00
Tab. 2.b - Interventi non immediatamente Cantierabili												
Titolo Intervento	Soggetto attatore	Stato Progettuale	quota copertura finanziaria ex delibera CIPE 62/11	OGV già disponibile								
CAMOV/10 - Itinerario Caianello (A1) -Benevento: adeguamento a 4 corsie della 372 Telesina dal Km 0+00 al Km 60+900	Struttura di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali (MIT)	Progettazione Preliminare in itinere	€ 90.000.000,00	NO	€ 5.000.000,00	€ 40.000.000,00	€ 35.000.000,00	€ 10.000.000,00				
CAMOV/12 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	ANAS	Progettazione Preliminare in itinere	€ 80.000.000,00	NO	€ 500.000,00	€ 1.500.000,00	€ 8.000.000,00	€ 20.000.000,00	€ 20.000.000,00	€ 20.000.000,00	€ 8.000.000,00	€ 2.000.000,00
CAMOV/11 -Potenziamento raccordo SA-AV SS7 e SS7 bis primo lotto Mercato San Severino - Fratte	ANAS	Progettazione Preliminare in itinere	€ 123.000.000,00	NO	€ 800.000,00	€ 50.000,00	€ 15.000.000,00	€ 30.000.000,00	€ 30.000.000,00	€ 30.000.000,00	€ 15.000.000,00	€ 2.150.000,00
sub-TOTALE			€ 293.000.000,00		€ 6.300.000,00	€ 41.550.000,00	€ 58.000.000,00	€ 60.000.000,00	€ 50.000.000,00	€ 50.000.000,00	€ 23.000.000,00	€ 4.150.000,00
TOTALE			€ 523.000.000,00		€ 21.600.000,00	€ 96.250.000,00	€ 113.000.000,00	€ 120.000.000,00	€ 90.000.000,00	€ 55.000.000,00	€ 23.000.000,00	€ 4.150.000,00