



## **Sezione I – Identificazione della misura**

### **1. Misura**

#### **6.1 – Sistema regionale integrato dei trasporti**

### **2. Fondo strutturale interessato**

FESR

### **3. Asse prioritario di intervento**

Asse 6 – Reti e nodi di servizio

### **4. Descrizione della misura**

La misura si propone di sviluppare il sistema del trasporto regionale secondo la logica della integrazione fra reti locali e reti nazionali e fra i diversi modi di trasporto, oltre che della riduzione dell'impatto ambientale.

Il conseguimento di tali finalità si realizza attraverso:

- il completamento ed il potenziamento dei nodi intermodali;
- il raccordo delle strutture modali ed intermodali con la rete nazionale e regionale;
- il completamento del sistema della mobilità regionale su ferro intervenendo sulle criticità e realizzando il progetto della rete di metropolitana regionale;
- lo sviluppo del trasporto passeggeri via mare;

Si propone altresì di promuovere la partecipazione dei capitali favorendo in particolare la finanza di progetto.

Senza pregiudicare la possibile revisione del POR e del presente complemento, a seguito dell'adattamento dello strumento di programmazione regionale dei trasporti per renderlo coerente con lo "Strumento operativo per il Mezzogiorno" previsto dal QCS, le operazioni potranno concentrarsi sui seguenti aspetti:

#### **A. Adeguamento e potenziamento delle strutture nodali ed intermodali regionali con particolare riguardo al sistema degli interporti, ai nodi di interscambio ferro-ferro, ferro-gomma, al sistema dei servizi a terra per gli aeroporti e per il cabotaggio.**

L'azione propone interventi per gli interporti, mirati particolarmente alla integrazione dei due interporti esistenti, quelli di Marcianise e Nola, per ricondurli a sistema, e propone altresì interventi per l'ampliamento delle aree di movimento e per il potenziamento delle attività operative, oltre, infine, il collegamento ferroviario con i porti di Napoli e Salerno.

Prevede ancora l'attrezzaggio delle stazioni di corrispondenza, finalizzato a sviluppare e favorire l'interscambio ferro/gomma, con particolare riguardo alle stazioni P+R.

Sempre nell'ottica del potenziamento delle strutture nodali si prevedono interventi che realizzano nodi di interscambio sulla rete "metropolitana regionale" al fine di integrare rete urbana e rete metropolitana regionale, rete regionale e rete FS.

Infine l'azione si propone di sviluppare in modo adeguato il sistema dei servizi a terra degli aeroporti, per aumentare il livello della qualità dei servizi ed assicurare gradi di efficienza elevati tali da assicurare il massimo sviluppo del servizio, con la creazione anche di nuove fermate e stazioni.



**B. Adeguamento e velocizzazione del sistema delle ferrovie regionali, con particolare attenzione anche al traffico merci.**

L'azione si estende sull'intera rete metropolitana regionale e interessa ogni direttrice operante in ciascun bacino con interventi che, attraverso opere di raddoppio della rete e introduzione di tecnologie, realizzano la velocizzazione della rete e quindi una più facile accessibilità e una maggiore capacità.

**C. Completamento del sistema della "metropolitana regionale", ivi compresa la introduzione di sistemi di controllo e tecnologie avanzate per la sicurezza e la gestione efficiente dei trasporti.**

L'azione si propone interventi di natura diversi, indirizzati per una parte al completamento di una serie di tratti di rete afferenti ai singoli bacini di traffico, così da realizzare percorsi completi, senza rotture di carico, che sulle singole direttrici collegano i punti terminali.

L'azione si completa con la previsione di interventi destinati alla realizzazione di sistemi tecnologici finalizzati per un verso alla sicurezza, che rappresenta uno degli elementi prioritari di intervento, e per l'altro verso ai controlli ed alle telecomunicazioni, con particolare attenzione per i sistemi rivolti all'utente.

**D. Adeguamento dei collegamenti stradali di interesse regionale, con particolare riguardo a quelli di connessione con i sistemi locali di sviluppo.**

L'azione, nel rispetto delle indicazioni della Comunità Europea, prevede una serie di interventi sulla viabilità, che sono destinati ad assicurare gli accessi ai centri di produzione, alle località turistiche, alle aree interportuali, alle aree di sviluppo industriale, tutti finalizzati ai collegamenti da e per i centri di sviluppo produttivi locali.

**E. Adeguamento della portualità regionale in funzione del trasporto passeggeri via mare.**

Oltre agli interventi per il potenziamento di infrastrutture e servizi nei porti di Napoli e Salerno, l'azione è in maniera particolare indirizzata alla attivazione e allo sviluppo di un sistema di trasporto alternativo per le vie del mare, ipotizzando un traffico passeggeri alternativo a quello esistente lungo gli assi stradali costieri. Per lo sviluppo di un sistema di tale natura si richiede l'attrezzaggio delle aree portuali costiere, idoneo a gestire un traffico in arrivo e in partenza di linee autoveicolari, a fornire assistenza a terra dei passeggeri con idonei servizi di accoglienza e di informazione.



## **Sezione II – Contenuto tecnico della misura**

### **1. Soggetti destinatari dell'intervento**

Per ciascuna delle azioni sono così individuati:

- Azione A.* – Le Comunità locali e territoriali; gli operatori industriali ed operatori economici; gli utenti del servizio di trasporto aereo, il sistema produttivo regionale, l'ecosistema locale e regionale.
- Azione B.* – *Le Comunità locali; gli utenti pendolari e non del servizio di trasporto locale e regionale; le società di gestione del servizio di trasporto, le aree metropolitane e urbane.*
- Azione C.* – *Le Comunità locali; gli utenti pendolari e non del servizio di trasporto locale e regionale; le società di gestione del servizio di trasporto, le aree metropolitane e urbane.*
- Azione D.* – *Le Comunità locali; i sistemi economici territoriali; gli operatori industriali e commerciali.*
- Azione E.* – *Il sistema della mobilità portuale regionale; l'ecosistema locale e regionale.*

### **2. Copertura geografica**

La misura trova attuazione sull'intero territorio regionale, con particolare riguardo alle aree ad elevata densità abitativa ed alle aree con presenza di insediamenti produttivi e con sostenuta attività commerciale.

## **Sezione III – Procedure per l'attuazione della misura**

### **1. Beneficiario finale**

- Regione Campania
- La progettazione e realizzazione delle operazioni individuate in attuazione della misura potranno essere affidate, in tutto o in parte, a soggetti terzi – Enti e Amministrazioni centrali gestori di servizi nazionali, Enti o soggetti nazionali delegati, enti e soggetti concessionari di specifici servizi e/o infrastrutture – attraverso l'istituto della concessione o gli istituti della programmazione negoziata (Accordi di Programma Quadro, etc.), nel rispetto delle normative comunitarie in materia di appalti pubblici di servizi. In tale caso tali soggetti diverranno i beneficiari finali.

### **2. Amministrazioni responsabili**

Vedi scheda di sintesi in allegato 1.

### **3. Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della misura e cronogramma della misura**

Il QCS prevede che entro il 31.12.2000 lo “Strumento operativo per i trasporti per il Mezzogiorno” identifichi le scelte strategiche di intervento affidate al Mezzogiorno a partire dal 2001.

Lo Strumento operativo definirà ruoli, responsabilità e politiche di rispettiva competenza del PON Trasporti e del POR, al fine di garantire l'integrazione tra gli interventi e il loro coordinamento.



Il Comitato di Sorveglianza del POR adatterà entro il 31.12.2001 il Complemento di Programmazione, individuando gli interventi sinergici con lo Strumento operativo per i Trasporti per il Mezzogiorno. Se necessario, saranno adeguati linee strategiche, obiettivi e tipologie di investimento contenute nel POR.

L'ottica di fondo della misura è quella di attuare una politica di sistema, intesa come insieme coordinato di infrastrutture e di servizi, in relazione alla quale viene sviluppata un'attività di approfondimento delle conoscenze attraverso studi di fattibilità per un verso e progettazioni specifiche per un altro verso, al fine di costituire un quadro organico di riferimento all'interno del quale sviluppare in maniera sistematica le azioni del settore.

Si procede quindi ad individuare una serie di componenti "invarianti", ovverossia di componenti caratterizzate da iniziative che comunque andrebbero intraprese in quanto finalizzate al recupero di efficienza di base in segmenti ben individuati del sistema trasportistico regionale.

Le "invarianti" in primo luogo rispondono alla condizione di coerenza con lo strumento in vigore della programmazione regionale dei trasporti, oltre che di rispetto delle scelte effettuate nell'ambito degli Accordi di programma sottoscritti dalla Regione, e vengono comunque intraprese in quanto prioritarie oltre che compatibili con possibili opzioni alternative di intervento oggetto di esame in ambito PGT, con i due vincoli aprioristici di non ammissibilità che riguardano gli interventi isolati e gli interventi già finanziati dal FESR nel periodo di programmazione 1989/1993 e negli anni precedenti.

Le "invarianti" devono inoltre essere caratterizzate da progettazione esecutiva ex L. 109/94 e successive modifiche, fatto salvo quanto previsto dagli art. 19 e 20 della stessa legge.

Le "invarianti" sono indirizzate su aree, poli e macrozone omogenee ed organizzate, tenendo a riferimento il sistema infrastrutturale, il sistema delle città e i poli di sviluppo.

I criteri fondamentali tenuti a base nella individuazione delle "invarianti" sono i seguenti:

- a) riorganizzazione dei sistemi urbani e delle conurbazioni metropolitane per favorire la riarticolazione regionale delle funzioni direzionali;
- b) collegamento delle differenti tipologie infrastrutturali, con particolare attenzione alla integrazione sinergica tra i diversi modi di trasporto e tra sistemi produttivi e logistica industriale;
- c) realizzazione del raccordo con i grandi nodi interregionali e con le reti nazionali;
- d) miglioramento e potenziamento della mobilità infraregionale nell'ottica del riequilibrio modale.

Le "invarianti", illustrate da schede sintetiche che verranno poste all'attenzione del Comitato di Sorveglianza del POR, vengono individuate con attinenza alle seguenti componenti del sistema regionale dei trasporti:

- *Adeguamento e potenziamento del sistema interporti (in particolare delle infrastrutture, dei servizi a terra e dei collegamenti viari e ferroviari)*
- *Adeguamento e potenziamento del sistema degli aeroporti (in particolare delle infrastrutture, degli impianti, dei servizi a terra e dei collegamenti viari e ferroviari)*



- *Completamento della rete metropolitana regionale mediante interventi di potenziamento della rete (raddoppi e miglioramento tracciati), integrazione e raccordi di rami di rete, riqualificazione stazioni e realizzazione di nodi di scambio, miglioramento delle infrastrutture tecnologiche;*
- *Completamento della rete metropolitana di Napoli e della rete regionale per il collegamento con l'aeroporto di Capodichino, per la parte non prevista nel PON ed in coerenza con gli interventi definiti nell'APQ; )*
- *Adeguamento e potenziamento degli assi viari con particolare riguardo alle connessioni con i distretti industriali, con i porti, gli interporti, gli aeroporti, in coerenza con le previsioni dell'APQ;*
- 
- *Adeguamento dei porti, degli approdi e dei servizi a terra per lo sviluppo del traffico passeggeri sulle vie del mare lungo la costa regionale (idem)*

Per ciascuna “invariante” la Regione Campania predisporrà un’apposita relazione tecnica, che dimostri l’effettiva caratteristica “invariante” del progetto stesso. A tal fine, sarà predisposta una specifica valutazione ex ante (che terrà conto di quanto contenuto a tale proposito nello studio di fattibilità approvato dallo Steering Committee “Trasporti”, istituito per approfondire le tematiche settoriali per il periodo di programmazione 2000-2006), e dei relativi risultati sarà informato il CdS del POR. Una sintesi di tale valutazione ex-ante viene riportata nelle schede sintetiche delle “invarianti”.

La coerenza e l’integrazione delle operazioni “invarianti”, individuate mediante la procedura sopradescritta, con le operazioni che dovranno essere realizzate attraverso il PON Trasporti e gli altri programmi ordinari nazionali, sarà garantita dalla stipula dell’Accordo di Programma Quadro ‘Trasporti’ tra la Regione Campania e il Governo nazionale.

Questa fase si estende a tutto il 2001, e consente di sviluppare comunque una parte significativa dell’attività (vi è il limite che la liquidazione delle attività svolte nel periodo non può eccedere il 30% del totale della misura che riguarda i Trasporti), e, nel contempo, di non perdere la fruibilità delle relative risorse appostate per il primo biennio.

Le attività tutte della misura, dagli studi di fattibilità, alle progettazioni, alla esecuzione degli interventi, saranno costantemente monitorate, per garantire il rispetto rigoroso dei cronogrammi previsti e quindi il pieno utilizzo delle risorse comunitarie e nazionali.

Nessun aiuto ai sensi dell’art. 87.1 del Trattato sarà concesso a valere su questa misura.

#### ***Articolazione temporale della attuazione***

Nel 1° periodo di attuazione della misura si realizzeranno operazioni “invarianti”, definite secondo la procedura sopra illustrata.

Nel 2° periodo si realizzeranno le altre operazioni invarianti e, comunque, quelle coerenti alla luce dello strumento operativo e con lo strumento di programmazione regionale.

#### ***Schema generale delle procedure attuative***

La misura è a regia regionale. I beneficiari finali sono individuati con atti amministrativi dell’autorità di gestione. Tali atti prevedono, se del caso, le condizioni per l’esercizio dei poteri sostitutivi da parte dell’autorità di gestione.

Le operazioni sono individuate programmaticamente dall’autorità di gestione.



La misura si attua anche attraverso i Progetti Integrati regionali. Le procedure per l'attuazione della misura nell'ambito dei Progetti Integrati saranno specificate nelle schede di sintesi relative a ciascun progetto; tali schede saranno progressivamente inserite nella parte II del presente complemento di programmazione.

In linea generale la procedura attuativa prevede le seguenti fasi principali:

*Attività propedeutica all'attuazione*

La procedura attuativa prevede le seguenti fasi principali:

- Realizzazione, ove necessario, di appositi studi e ricerche finalizzati a migliorare le conoscenze relative all'azione e alla sua implementazione, ricorrendo, se del caso, a strutture specializzate esterne
- Individuazione dei soggetti attuatori od attivazione dei tavoli di partenariato per la stipula di protocolli d'intesa e, successivamente, di accordi di programma per la realizzazione delle operazioni
- Firma dei protocolli d'intesa contenenti le condizioni per avviare gli studi di fattibilità, ove necessari, e, successivamente, la redazione dei progetti. I protocolli conterranno il cronogramma e altre condizioni il cui mancato rispetto potrà determinare l'esercizio di poteri sostitutivi o commissariali da parte dell'autorità responsabile. Con il protocollo sarà erogato un primo anticipo per le spese di studio e di avviamento delle attività
- Acquisizione degli studi; realizzazione della conferenza dei servizi, ove necessaria; firma dell'accordo di programma; emissione dell'atto di concessione; attivazione delle procedure per l'acquisizione del progetto esecutivo nel rispetto della legge n.157; acquisizione del progetto esecutivo.

*Appalto delle opere e dei servizi*

- Redazione dei capitolati e dei bandi;
- realizzazione delle procedure di affidamento, nell'osservanza delle leggi che regolano la materia;
- consegna dei lavori e/o avvio delle attività di realizzazione dei servizi; nomina del collaudatore in corso d'opera da parte dell'Amministrazione responsabile.

*Attuazione e sorveglianza delle operazioni e della misura*

- Erogazione in quote (o revoca) del contributo concesso e svolgimento delle attività di osservazione, sorveglianza, verifica e controllo in itinere, da parte dell'eventuale organismo delegato e, comunque, dell'Amministrazione responsabile;
- eventuale attività di assistenza tecnica e tutoraggio dei soggetti destinatari;
- monitoraggio e valutazione della spesa; preparazione e realizzazione di interventi correttivi e di riprogrammazione dell'azione.

*Conclusione e chiusura delle operazioni e dell'azione*

- Controlli finali ed eventuale collaudo, erogazione del saldo (o revoca del contributo) e svincolo di eventuali fidejussioni;
- attività amministrative e di "reporting" connesse con la conclusione delle operazioni;
- certificazione della spesa e conclusione dell'azione.

**4. Criteri di selezione delle operazioni**

Le modalità di selezione dei progetti si ispirano a criteri di concentrazione, che privilegi gli interventi più significativi per l'attuazione della strategia e compatibili con le risorse disponibili, e di gerarchizzazione delle scelte.



Le priorità e i criteri generali di selezione nelle diverse azioni sono così definiti:

- Criteri di ammissibilità
- Caratteristiche di integrazione del progetto con le infrastrutture esistenti e/o in corso di realizzazione.
- Coerenza con lo “strumento operativo” e le priorità di intervento della strategia regionale;
- Coerenza con gli interventi del PON “Trasporti”
- Criteri di priorità
- Attuazione dell'intervento attraverso la finanza di progetto.
- Sostenibilità economico-finanziaria.
- Impatto complessivo e di medio-lungo periodo sulla collettività.
- Impatto sulla razionalizzazione della domanda di spostamenti, in particolare nei luoghi sottoposti a maggiore pressione.
- Capacità di ridurre i costi esterni delle attività di trasporto.
- Sostenibilità ambientale di lungo periodo.
- Minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e paesaggistiche di pregio.
- Promozione di tecnologie pulite e a basso consumo di energia.
- Tempi di realizzazione delle opere.
- Impulso all'introduzione di nuove tecnologie.

#### **5. Spese ammissibili**

Le spese ammissibili per le diverse tipologie di operazione sono quelle previste dalla normativa nazionale e regionale di riferimento. Si farà inoltre riferimento all'Allegato del Regolamento (CE) n.1685/2000 della Commissione del 28.7.2000 (GUCE 29.7.2000). Ulteriori dettagli nel merito potranno essere indicati, ove necessario, nei Bandi di Gara o in apposite determinazioni dirigenziali dell'Amministrazione Responsabile.

Le operazioni finanziabili da ciascuna azione possono essere ricondotte alle tipologie di seguito indicate:

- Spese tecniche relative alla progettazione (studi di fattibilità, progetto definitivo ed esecutivo), alle indagini geognostiche, preliminari e di qualsiasi altra natura in supporto alla progettazione, spese di direzione e monitoraggio dei lavori, spese di valutazione impatto ambientale, spese di collaudo in corso d'opera tecnico-amministrativo, comprese attività di auditing;
- Spese per l'acquisizione delle aree e degli immobili necessari alla realizzazione dell'intervento;
- Spese per l'acquisizione e la installazione di macchinari e impianti e attrezzature funzionali all'esercizio dell'intervento;
- Spese per l'esecuzione dei lavori;
- Indennità e contributi dovuti ad enti e privati come per legge (permessi, concessioni, autorizzazioni, etc.);
- Spese per informazione e pubblicità, ivi compreso produzione materiale informativo e utilizzazione spazi espositivi;
- L'IVA se si verificano le condizioni di ammissibilità elencate nella norma n.7 dell'allegato al Regolamento (CE) n.1685/2000 della Commissione.

#### **6. Descrizione delle relazioni e integrazioni con altre misure**

La misura è fortemente collegata alle seguenti altre misure del POR:

- Risorse Naturali: 1.1, 1.5, 1.6;
- Ricerca: 3.16;
- Industria: Misure 4.1, 4.2;
- Turismo: Misure 4.6, 4.5;



***POR Campania 2000-2006  
Complemento di programmazione Capitolo 3  
Misura 6.1***



**Sezione IV – Quadro finanziario della misura**

Vedi tabelle cap. 4.





**Sezione V – Pertinenza dei criteri di selezione**

<b>Criteri di Priorità</b>	<b>Motivazioni ed impatti sulla misura</b>
Attuazione dell'intervento attraverso la finanza di progetto.	Tale criterio è finalizzato ad garantire efficacia ed efficienza agli interventi, come previsto dalla strategia del programma, minimizzando l'intervento dei fondi strutturali
Sostenibilità economico-finanziaria.	Tale criterio è finalizzato ad garantire efficacia ed efficienza agli interventi, garantendo al tempo stesso l'esistenza di condizioni favorevoli per la gestione delle opere realizzate
Impatto complessivo e di medio-lungo periodo sulla collettività.	Tale criterio è finalizzato a garantire la massimizzazione dell'impatto che gli interventi finanziati hanno sulla collettività interessate
Impatto sulla razionalizzazione della domanda di spostamenti, in particolare nei luoghi sottoposti a maggiore pressione.	Tale criterio è finalizzato a garantire il riequilibrio del sistema dei trasporti
Sostenibilità ambientale di lungo periodo.	Tale criterio è finalizzato a garantire la concreta attuazione del principio di sostenibilità ambientale nell'ambito dello specifico settore
Minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e paesaggistiche di pregio.	Tale criterio è finalizzato a garantire la concreta attuazione del principio di sostenibilità ambientale nell'ambito dello specifico settore
Promozione di tecnologie pulite e a basso consumo di energia.	Tale criterio è finalizzato a garantire la concreta attuazione del principio di sostenibilità ambientale nell'ambito dello specifico settore
Tempi di realizzazione delle opere.	Tale criterio è finalizzato a garantire il corretto utilizzo delle risorse nei tempi stabiliti dalla normativa comunitaria
Impulso all'introduzione di nuove tecnologie.	Tale criterio è finalizzato all'introduzione di nuove tecnologie nel settore come elemento in grado di assicurare capacità endogena di sviluppo