

## Intesa Istituzionale Quadro

Il giorno 18 dicembre 2001 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri

Tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

e

la Regione Campania

Considerato che in Campania si riscontra il più grande e complesso sistema urbano del Paese, con una elevata densità di popolazione residente e con significativi flussi turistici nazionali e internazionali; e che la domanda di trasporto non è adeguatamente soddisfatta, determinando enormi costi per le famiglie e per i bilanci dello Stato, della Regione e degli Enti locali;

Considerato altresì che la Campania riveste un ruolo assai rilevante nell'economia nazionale e meridionale per la movimentazione di merci come bacino di produzione, di consumo, ma anche come area di smistamento, e che la disponibilità di infrastrutture e sistemi per la logistica è caratterizzata da notevoli diseconomie e non risulta ancora sufficiente ad assicurare la necessaria competitività per lo sviluppo economico e per l'occupazione;

Considerato ancora che l'area della Campania riveste un ruolo assai rilevante nel Mezzogiorno per la interconnessione dei grandi sistemi idrici e presenta una grave situazione di degrado nell'assetto del territorio, nonché un criticissimo squilibrio tra carico urbano e "portanza" del territorio nell'area della città di Napoli;

Considerato pertanto che sul territorio della Regione Campania è necessario adeguare la dotazione infrastrutturale per la mobilità e per la qualificazione territoriale; e che una parte significativa del deficit infrastrutturale, per il suo rilievo sociale ed economico, riveste carattere di vera e propria "emergenza" e assume pertanto la configurazione di "preminente interesse nazionale"; e che vi è inoltre un ulteriore fabbisogno infrastrutturale in situazioni di "criticità" e di "priorità" rispetto al quale appare opportuna una cooperazione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Campania;

Visto l'articolo 1 della Legge "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (detta Legge Obiettivo) approvata definitivamente dal Parlamento il 6 dicembre 2001, al comma 1 dispone che "il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese"; e che nel medesimo comma 1 si dispone che l'individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma formulato su proposta dei Ministri competenti e/o delle Regioni interessate, e poi inserito nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione, e si prevede inoltre che, in sede di prima applicazione della legge, detto Programma sia approvato dal CIPE entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge Costituzionale n. 3 del 18 ottobre 2001 che assegna alle Regioni rilevanti funzioni e responsabilità nei settori delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito delle proprie attribuzioni, ha avviato la preparazione di detto Programma raccogliendo le proposte dei Ministeri competenti e delle Regioni;

Vista pertanto la proposta di collaborazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti rivolta al Presidente della Regione Campania con la nota del 30 ottobre 2001;

Vista la disponibilità del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Presidente della Regione Campania, manifestatasi nell'incontro del 12 novembre 2001 presso gli Uffici del Ministero, a sottoscrivere una Intesa istituzionale Quadro per affrontare i problemi sopraevidenziati nell'interesse comune del Paese e della Regione;

Tra

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
rappresentato dal Ministro Pietro Lunardi

e

la Regione Campania  
rappresentata dal Presidente Antonio Bassolino

si stipula la seguente Intesa Istituzionale Quadro:

Le Parti, su proposta congiunta delle stesse come verificato nell'incontro sopra richiamato del 12 novembre 2001 e nei successivi incontri tecnico-istruttori, convengono che le infrastrutture e le opere interessanti il territorio campano che, per le ragioni sopra menzionate, rivestono il carattere di "preminente interesse nazionale" riguardano in particolare otto distinte aree:

#### **1. Corridoi ferroviari:**

**completamento del sistema A.V./A.C. e sua integrazione con il sistema ferroviario regionale**, assicurando in particolare:

- la inderogabilità e priorità del completamento della tratta della linea A.V./A.C. che va dal km 202+ 130 fino a Napoli Centrale e della nuova stazione di Napoli-Afragola, integrata con la variante della linea Napoli-Cancello;
- la definizione del nodo di interscambio di Napoli P.zza Garibaldi, le relative opere di riqualificazione della Stazione;
- la necessità di garantire la accessibilità dei Porti di Napoli e Salerno al sistema ferroviario e alla linea A.V./A.C. oltre che al sistema degli interporti campano;
- la opportunità di avviare a realizzazione la evoluzione verso sud e verso est del sistema A.V./A.C. attraverso:
  - a) il potenziamento e la velocizzazione della relazione Napoli - Foggia - Bari verificando la soluzione via valle Caudina;
  - b) il completamento della linea a monte del Vesuvio ed il suo prolungamento fino a Battipaglia, con la realizzazione di una nuova stazione a servizio dell'area monte vesuviana e della connessione con la linea Nocera - Mercato S. Severino - Avellino.

### Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) 2000-2006.

Gli interventi infrastrutturali per il Sistema di Metropolitana Regionale, che ricomprendono anche alcuni interventi sulla rete FS, in particolare nuove stazioni ed interscambi tra linee oltre al completamento di alcune progettazioni strategiche per l'avvio delle *prime fasi funzionali*, sono valutati complessivamente in 7.524 miliardi. Le Parti concordano che per tali interventi verranno utilizzati fondi già allocati e il cofinanziamento della Regione Campania a valere sul POR 2000 - 2006 e sull'*Accordo di Programma Quadro per la mobilità dell'intesa Istituzionale* del febbraio 2000 per 3.324 miliardi e fondi della presente intesa per 4.200 miliardi. Detti interventi, la cui realizzazione é affidata alla regia e al coordinamento della Regione Campania, prevedono:

- opere già in corso di realizzazione e necessarie di completamento ovvero nuove opere di potenziamento riguardanti le reti ferroviarie di competenza regionale, per un importo complessivo di Lire 1.833,6 miliardi, di cui 1.156,8 miliardi già finanziati;
- opere come sopra riguardanti i *sistemi di trasporto urbano a guida vincolata*, per un importo di Lire 1.792,5 miliardi, di cui 1.010,7 miliardi già finanziati;
- opere necessarie per il ripristino di discontinuità del sistema delle ferrovie regionali per un importo di Lire 1.043 miliardi, di cui 11 miliardi già finanziati;
- altre opere, non rientranti nelle precedenti categorie, riguardanti il sistema della ferrovia di competenza regionale necessarie per il completo sviluppo del progetto di SMR per un importo di Lire 1.650 miliardi, tutti da finanziare;
- opere di integrazione modale riguardanti l'intero sistema ferroviario regionale e destinate a migliorarne l'accessibilità, quali nuove stazioni, stazioni e parcheggi di corrispondenza, stazioni di corrispondenza tra linee FS, linee di ferrovia regionale e linee metropolitane urbane, per un importo di Lire 212 miliardi, tutti da finanziare.

Al fine di individuare i possibili necessari ampliamenti della rete metropolitana regionale le Parti convengono inoltre, in linea con le indicazioni programmatiche della Regione, di sviluppare i seguenti studi di fattibilità: a) collegamento Villa Literno - Grazzanise Aeroporto; b) collegamento con il polo universitario di Fisciano; c) riqualificazione della linea Torre Annunziata - Castellammare - Gragnano; d) interscambio tra stazione FS e stazione Alifana ad Aversa; e) utilizzo del collegamento di Gricignano, oltre che da interconnessione tecnica per emergenze e manutenzione, anche per il trasporto merci, in prevalenza notturno; f) ripristino della linea Sicignano - Lagonegro; g) riqualificazione della linea Avellino - Rocchetta S. Antonio.

All'esito positivo di detti studi di fattibilità il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegnerà, con idonei provvedimenti, a finanziare le opere necessarie.

E con l'obiettivo di migliorare i servizi, si finanzia l'intervento di elettrificazione e di rettifica del tracciato del percorso Avellino - Salerno.

Le Parti convengono inoltre di intervenire per il **miglioramento della qualità e delle tipologie di materiale rotabile e tecnologie di controllo**, quale elemento sostanziale di attrazione al servizio ferroviario. Per la parte relativa alle ferrovie di proprietà regionale il fabbisogno finanziario é di Lire 493 miliardi, di cui 303 miliardi già disponibili. Per la parte relativa ai servizi erogati da Trenitalia S.p.A. le necessità di rinnovo comportano un fabbisogno finanziario di Lire 250 miliardi.

### 3. Corridoi stradali e autostradali:

si individuano quegli interventi idonei ad ottimizzare i collegamenti tra la Regione, l'intero Paese e l'area europea e mediterranea, tra i quali si riconoscono come essenziali i seguenti:

- a) potenziamento dell'autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria, con particolare riguardo al tratto iniziale Salerno - Battipaglia, e al conferimento di caratteristiche autostradali al raccordo SA - AV ed eliminazione dell'incrocio a raso in corrispondenza dello svincolo di Avellino Est dell'A16;
- b) potenziamento e adeguamento del tratto autostradale della A3 Napoli - Pompei - Salerno;
- c) collegamento autostradale Caserta - Benevento e bretelle di collegamento con la variante di Caserta e la tangenziale di Benevento, nonché completamento della *variante* di Caserta e raddoppio della variante nel tratto SS265 - svincolo Policlinico;
- d) completamento del corridoio tirrenico: collegamento tra la A1, all'altezza dello svincolo di Capua, e la Domiziana, per l'incanalamento del traffico verso la zona di Napoli-Ovest, e adeguamento Domiziana nel tratto Garigliano - Castelvoturno;
- e) collegamento interregionale A3 (Contursi) - SS7 var (Lioni) - A16 (Grottaminarda) - A14 (Termoli).

Il costo totale dell'intervento, escluso il potenziamento dell'autostrada A3 Salerno Reggio Calabria, tratto iniziale Salerno Battipaglia, ammonta a lire 4.626 miliardi, coperto da finanziamenti per lire 526 miliardi, con un fabbisogno finanziario residuo pari a 4.100 miliardi.

### 4. Sistema aeroportuale campano:

articolato sui poli di Capodichino, Salerno-Pontecagnano e Grazzanise secondo specializzazioni funzionali, per il quale si riconosce l'esigenza di un gestore unico e si individuano gli interventi più significativi in quelli che seguono:

1. lo sviluppo, attraverso uno specifico protocollo di intesa, dell'aeroporto di Grazzanise nel contesto del sistema aeroportuale campano, coerentemente con le risultanze dello studio di fattibilità promosso dalla Regione Campania;
2. la realizzazione di un nuovo sistema di raccordi stradali che colleghino il nodo autostradale con l'impianto aeroportuale di Capodichino;
3. il completamento degli interventi strutturali aeroportuali e la realizzazione di collegamenti stradali e ferroviari tra l'aeroporto di Salerno-Pontecagnano e la rete infrastrutturale dell'area, da un lato l'autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria e dall'altro la linea metropolitana suburbana Salerno - Pontecagnano.

Le risorse necessarie, stimate in lire 600 miliardi, saranno assicurate per lire 80 miliardi dalla Regione Campania attraverso le iniziative del POR 2000 - 2006 e dell'APQ della Intesa istituzionale del febbraio 2000 e per lire 520 miliardi dalla presente Intesa.

### 5. Hub portuali:

Per i sistemi portuali di Napoli e Salerno si individuano come prioritari gli interventi finalizzati alla rete dei collegamenti sia stradali che ferroviari, ritenuti essenziali per la loro piena funzionalità, per cui:

- per il porto di Napoli si individuano prioritari gli interventi di riqualificazione urbana nelle aree water front porto - città; di adeguamento e potenziamento degli accessi stradali e ferroviari alle darsene commerciali; di potenziamento delle infrastrutture per le "vie del

mare”;

- per il porto di Salerno gli interventi prioritari riguardano la costruzione della stazione marittima, la realizzazione del collegamento ferroviario in galleria con la stazione ferroviaria di Salerno, l'adeguamento ed il potenziamento della viabilità e dei varchi di accesso;

- per gli altri porti campani non ricadenti nelle circoscrizioni delle Autorità Portuali di Napoli e Salerno, con il trasferimento al demanio regionale saranno semplificati gli interventi finalizzati al loro sviluppo.

Il finanziamento necessario ammonta a lire 490 miliardi, cui la Regione Campania contribuisce per lire 100 miliardi, con un residuo fabbisogno di 390 miliardi.

## **6. Sistema interportuale:**

articolato negli impianti di Nola, Battipaglia e Marcianise/Maddaloni, per i quali si considerano prioritari gli interventi che seguono:

- per l'interporto di Nola il potenziamento dello svincolo di collegamento con l'Asse di scorrimento delle aree ASI;

- per l'impianto di Battipaglia la realizzazione delle vie di accesso per il collegamento alla A3 Salerno - Reggio Calabria e alla rete ferroviaria, nonché il sostegno alle attività di sviluppo della logistica e della intermodalità;

- per Marcianise/Maddaloni l'adeguamento della viabilità di accesso al terminal intermodale con la realizzazione della viabilità interna e di connessione con la viabilità ordinaria, nonché lo sviluppo di basi attrezzate a supporto delle infrastrutture ferroviarie dell'impianto di smistamento di Maddaloni, nonché il sostegno alle attività di sviluppo della logistica e della intermodalità.

Gli interventi infrastrutturali in questione comportano un investimento complessivo di lire 700 miliardi, dei quali lire 160 miliardi saranno assicurati dalla Regione Campania e dagli Enti di gestione e gli ulteriori 540 miliardi saranno garantiti dallo Stato.

## **7. Interventi nel sottosuolo:**

in relazione allo squilibrio esistente nella città di Napoli tra carico urbano e "portanza" del territorio, per cui si richiede il ripristino del giusto rapporto tra attività urbana e territorio. Tali interventi, fra loro strettamente integrati, riguardano:

- la regimentazione delle acque provenienti dalle colline con il recupero dei corsi d'acqua ed il restauro degli incisi;

- la conservazione dei muri di contenimento in tufo ed il loro adeguamento tecnologico;

- la razionalizzazione del ciclo delle acque, con il rifacimento ed il potenziamento dei collettori;

- il ripristino delle reti minori a garanzia della conservazione delle caratteristiche del sottosuolo;

- il restauro e la messa in sicurezza delle cavità e la loro destinazione anche ad utilizzazioni funzionali;

- il consolidamento di pendii e costoni.

L'ambito di intervento che presenta caratteristiche di priorità e di emergenza è individuato nel centro urbano più densamente popolato, con caratteri di particolare qualità architettonica e ambientale.

## **8. Sistema idrico e sistemi irrigui:**

si individuano come prioritari gli interventi nel bacino del Volturno, nel bacino sarnese e vesuviano, nella Campania centrale e nella Piana del Sele, per i quali si riconoscono come essenziali i seguenti investimenti:

- opere di interconnessione dei grandi sistemi idrici, che rivestono rilevante interesse anche per le Regioni confinanti ai fini dell'apporto di acque alle stesse;
- opere per la captazione, l'accumulo, il vettoriamento, il trasferimento e in generale l'approvvigionamento, ad uso anche plurimo, delle acque;
  - opere per conseguire la piena utilizzazione degli impianti di accumulo e adduzione esistenti;
- opere finalizzate alla protezione degli ecosistemi acquatici e degli ecosistemi terrestri;
  - interventi preordinati alla realizzazione del ciclo integrato delle acque.

L'onere per siffatto programma di interventi assomma a lire 2.750 miliardi, cui per lire 500 miliardi si fa fronte con le provvidenze dell'art. 17 della Legge n. 36/94, per lire 150 miliardi con finanziamento regionale e per lire 2100 miliardi con finanziamento statale.

Le Parti convengono che le infrastrutture citate nei punti 1 - 8 precedenti saranno inserite nel primo Programma di cui all'articolo 1, comma 1, della Legge Obiettivo, che sarà sottoposto all'approvazione del CIPE;

Per la realizzazione di tali infrastrutture le Parti si impegnano, in attuazione della Legge Obiettivo, alla massima collaborazione, individuando congiuntamente le modalità di copertura finanziaria (nazionale, regionale, comunitaria, mercato privato), le procedure autorizzative certe, chiarezza nelle responsabilità e nei tempi di esecuzione, le sedi e gli strumenti per il monitoraggio sistematico dell'avanzamento delle azioni e delle opere e del mantenimento degli impegni assunti;

La Presidenza del Consiglio assicurerà, ove necessario, adeguato coordinamento per l'attuazione di quelle attività che, per competenza, fossero attribuite a Dicasteri diversi;

Le Parti convengono inoltre sul fatto che le infrastrutture individuate nel Programma nazionale della Legge Obiettivo non esauriscono gli obblighi e gli impegni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e delle Aziende da questo vigilate, nei confronti delle situazioni di "criticità" infrastrutturale della Regione Campania;

Pertanto le Parti concordano di procedere ad una verifica congiunta, entro 4 mesi dalla sottoscrizione della presente Intesa Istituzionale Quadro, delle Intese Istituzionali e degli Accordi di Programma sottoscritti nel corso dell'ultima legislatura nei diversi settori infrastrutturali di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (che ha unificato le funzioni in precedenza attribuite al Ministero dei Lavori Pubblici e al Ministero dei Trasporti e della Navigazione), con particolare attenzione ai completamenti delle reti di viabilità d'interesse interregionale, al fine di individuare congiuntamente le priorità programmatiche nei settori infrastrutturali rispetto alle quali, alla luce del mutato ordinamento costituzionale, le Parti riterranno di dover cooperare dal punto vista procedurale e finanziario in tempi definiti; a tal fine il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegna fin d'ora a sostenere, con risorse proprie e/o delle Aziende vigilate, gli oneri economici per le progettazioni di specifiche opere rientranti fra quelle per le quali le Parti determineranno di collaborare.

Le Parti si impegnano, nel rispetto dell'ordinamento costituzionale e della lealtà a questo dovuta, ad attuare con spirito di costante collaborazione la presente Intesa Istituzionale Quadro, ricercando ogni opportuna soluzione idonea a conseguire gli obiettivi nelle premesse indicati anche con specifici Accordi integrativi della presente Intesa, per la

crescita sociale ed economica della Regione Campania integrata con il Paese e con l'Unione Europea.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri .....

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti .....

Il Presidente della Regione Campania .....

Roma .....