



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO
PER LE POLITICHE DEL PERSONALE ED I SERVIZI GENERALI
DIREZIONE GENERALE PER LA PROGRAMMAZIONE E I PROGRAMMI EUROPEI

AUTORITÀ DI GESTIONE DEL PON TRASPORTI 2000-2006

Programma Operativo Nazionale Settore trasporti PON TRASPORTI 2000-2006

CCI N. 1999 IT 16 PO 005
Decisione C (2001) 2162 del 14.09.2001
Modificata con Decisione C(2004)5190 del 15.12.2004



RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE 31 DICEMBRE 2005

ALLEGATO I
Schede Progetto

versione 1.0



Roma, 18 maggio 2006



ALLEGATO I SCHEDE PROGETTO

Di seguito sono presentate alcuni progetti selezionati per le Misure del PON Trasporti tra quelli avviati e ritenuti significativi, secondo lo schema proposto per la compilazione del RAE dall'AdG del QCS (*"Linee guida per la compilazione dei RAE"* predisposte dall'AdG del QCS in coordinamento con la CE e trasmesse dal MEF il 23 marzo 2005 con nota Prot. n. 0008982).

Titolo del progetto

LINEA AV/AC ROMA - NAPOLI

Realizzazione delle opere di completamento del 2° lotto della tratta campana della linea Roma – Napoli

Misura I.1 RFI

Importo

La tratta per la quale si richiede il co-finanziamento è quella dichiarata da RFI e comunicata all'Autorità di Gestione, di importo pari a 400 milioni di Euro (circa l'importo del progetto si veda anche la nota a margine della tabella al par. 4.1 del presente documento). .

Descrizione

Descrizione tecnica generale del programma di interventi

La linea si sviluppa per 204,6 km attraversando il territorio di 61 comuni, a cui si aggiungono 21 km delle 3 interconnessioni per il collegamento alla rete storica Roma-Cassino-Napoli a Frosinone nord, Cassino sud e Caserta nord e 13 km di varianti alla linea esistente.

Il progetto per cui si è richiesto il cofinanziamento consiste di interventi localizzati nel tratto campano il quale inizia con una serie di gallerie nella zona montuosa di Montelungo (in provincia di Caserta), poi in lieve discesa attraversa la piana del Volturno e giunge quasi in piano alla periferia nord est di Napoli, dove, in comune di Afragola, è prevista la realizzazione della nuova Stazione AV di Napoli Afragola che non appartiene alla tratta campana, ma al Nodo di Napoli.

Il progetto della tratta campana prevede tra l'altro la realizzazione delle interconnessioni di Caserta e Gricignano d'Aversa (in provincia di Caserta), e di parte della interconnessione con le linee ferroviarie RFI esistenti, nonché la connessione con il collegamento Nord – Sud del Nodo di Napoli. I lavori del tratto campano consistono, oltre alle opere in terra (rilevati e trincee), in 10 km di gallerie e 20 km di viadotti, per uno sviluppo complessivo del tracciato ferroviario pari a circa 85 km.

Nel tratto campano, che termina al km 216+616 dove si congiunge con il tracciato del Nodo di Napoli, si possono individuare due diversi lotti:

I° Lotto dal confine campano fino al km 201+843;

II° Lotto dal km 201+843 al km 216+616, a sua volta suddiviso nella 4a e nella 5a sottotratta.



Interventi per i quali è stata presentata la conferma del tasso di finanziamento comunitario (in data 21 aprile 2006)

La richiesta di conferma del tasso di cofinanziamento (inviata alla Commissione in data 21 aprile 2006) si riferisce alle opere di realizzazione del II° lotto funzionale ed in particolare:

- alle opere civili di completamento della 4a sottotratta (dal km 201+843 al km 209+760), vale a dire:
 - viadotto Padulicella;
 - realizzazione del sottoattraversamento dell'autostrada A1 Milano-Napoli;
 - rimozione delle interferenze dovute alla densa urbanizzazione della zona attraversata;
- alle seguenti opere di completamento 5a sottotratta (dal km 209+760 al km 216+616):
 - realizzazione galleria artificiale Santa Chiara;
 - realizzazione del sottoattraversamento dell'Asse Mediano dell'autostrada A16 Napoli-Salerno;
 - realizzazione del viadotto di Napoli;

rimozione delle interferenze dovute alla densa urbanizzazione della zona attraversata.

Obiettivi

L'intervento mira a migliorare la dotazione infrastrutturale del Mezzogiorno attraverso l'integrazione della rete ferroviaria delle regioni meridionali con le direttrici dell'Italia Settentrionale e con le reti TEN favorendo:

- sviluppo economico;
- competitività;
- valorizzazione del ruolo strategico delle Regioni dell'Obiettivo 1 nel bacino del Mediterraneo

Secondo quanto previsto dalla Direttiva 96/48 della Commissione Europea, il progetto prevede l'implementazione dell'ERTMS/ETCS Livello 2. Tale sistema sarà adottato per creare un sistema di segnalamento unico e interoperabile per le inter-connecting lines.

Il progetto mira ad elevare gli standard qualitativi della tratta con miglioramento dell'affidabilità e della regolarità dell'esercizio.

Su questa nuova linea veloce sarà possibile la circolazione, in condizioni di massima sicurezza, di un numero di treni quasi doppio rispetto a quello attuale riducendo il traffico sulle linee esistenti, con conseguente aumento dell'offerta complessiva di trasporto e miglioramento della mobilità sull'intera rete.

Il sistema ERTMS/ETCS garantirà, una volta a regime, l'interoperabilità sull'intera rete ferroviaria continentale.

La nuova infrastruttura AV/AC è opera di primaria importanza nella strategia nazionale ed internazionale dei trasporti avente il fine ambientale di riequilibrare il sistema dei trasporti italiano e conseguentemente favorire la diminuzione dei costi ambientali economici e sociali.



Risultati attesi

- Aumento della capacità di trasporto;
- Separazione delle componenti locali e di lunga percorrenza sugli assi fondamentali del sistema ferroviario;
- Omogeneizzazione della rete esistente attraverso un più soddisfacente standard dell'infrastruttura e una gestione più redditizia capace di offrire un servizio più efficiente.

Avanzamento

La **realizzazione dell'intero 2° Lotto, incluse le attività di armamento e tecnologia, sarà completata entro il 31/03/2008**, per permettere l'avvio dell'esercizio commerciale entro il 01/06/2008.

Relativamente alla 4^a sottotratta (autorizzazione alla realizzazione emessa con delibera di Pubblica Utilità FS a giugno 2001), che attraversa il comune di Caivano (NA), le opere principali sono costituite dal viadotto Padulicella, dal sottoattraversamento dell'autostrada A1 Milano-Napoli, nonché da numerose interferenze. Attualmente su questa sottotratta sono in corso le opere civili, che hanno avuto inizio a luglio 2003, in parte completate.

Relativamente alla 5^a sottotratta (autorizzazione alla realizzazione concessa con delibera di Pubblica Utilità RFI a maggio 2002), che attraversa i comuni di Afragola (NA), Casalnuovo (NA) e Casoria (NA), le opere principali sono costituite dalla galleria artificiale Santa Chiara (per la cui realizzazione è stata necessaria la demolizione di 35 edifici del Rione S. Marco di Afragola), dal sottoattraversamento dell'Asse Mediano e dell'autostrada A16 Napoli-Bari, dal viadotto Napoli, nonché da un elevatissimo numero di interferenze dovute alla densa urbanizzazione della zona attraversata. Attualmente su questa sottotratta sono in corso le opere civili, in parte completate e il cui completamento definitivo è previsto per il 2007.

Collegamento ad altri progetti

Il tratto campano della linea AV/AC Roma Napoli costituisce il collegamento verso sud della linea AV/AC Torino – Milano – Napoli.

Il collegamento della linea con la rete ferroviaria esistente è garantito, **verso nord**, dalla prosecuzione della linea verso le stazioni di Roma, Firenze, Bologna, Milano e Torino e dalle relative interconnessioni con le linee regionali e metropolitane.

Per quanto riguarda il collegamento **verso sud** con la rete esistente e con la prosecuzione dell'AV questo è realizzato attraverso:

- **tre interconnessioni** con la linea esistente Roma-Napoli via **Cassino**, posizionate a Frosinone nord al km 63,4, a Cassino sud al km 143,5 e a **Caserta** al km 178. L'interconnessione di Caserta è finalizzata al servizio dei traffici da e verso l'Adriatico; mentre le interconnessioni di Frosinone e Cassino sono previste a servizio dell'utenza locale,
- **il collegamento di Gricignano** (al km 196,6) con la linea esistente Roma-Napoli via Formia. Grazie ad esso a partire dal 2005 i treni veloci potranno raggiungere Napoli



Centrale prima che siano completati gli ultimi 20 km della linea e la nuova stazione AV Napoli Afragola,

- **una diramazione** (al km 213) che costituisce parte del collegamento nord-sud con la linea AV realizzata da RFI che prosegue verso sud: la linea Monte del Vesuvio, in direzione Battipaglia.

Infine il **Nodo di Napoli** e della **nuova stazione di Napoli Afragola** funzioneranno come nodo di scambio dei treni veloci diretti verso la direttrice Battipaglia-Reggio Calabria, verso Napoli, e verso i servizi ferroviari regionali e della Circumvesuviana di Napoli.

Titolo del progetto

AMMODERNAMENTO DELLA SS 114 ORIENTALE SICULA NEL TRATTO COMPRESO TRA IL BIVIO TANGENZIALE DI CATANIA ED IL KM. 130+400.

Misura I.2 ANAS

Costo ammissibile

180,76 Meuro

Descrizione

Il progetto in esame riguarda l'ammmodernamento dell'asse viario attuale con il raddoppio della capacità e l'adeguamento allo standard tipo A/2 autostrade in ambito urbano delle norme CNR/2001. In particolare è prevista la realizzazione di un tracciato che si sviluppa in buona parte in variante a quello esistente che presenta le seguenti caratteristiche principali: due corsie per senso di marcia di larghezza pari a 3,75 m., corsie di emergenza laterali di larghezza pari a 3,00 metri, velocità di progetto compresa nell'intervallo 100-140 km/h, pendenza longitudinale max. 4%.

Obiettivi

La realizzazione dell'ammmodernamento della SS 114 determina un miglioramento della qualità del servizio su un asse viario che costituisce la principale infrastruttura di collegamento dell'area sud orientale dell'isola all'aeroporto di Catania Fontanarossa ed al porto di Messina, principali nodi di collegamento con il resto del Paese.

Risultati attesi

Il piano di investimenti mira ad adeguare una parte del tracciato agli standard disponibili a monte ed a valle del medesimo. Pertanto gli obiettivi perseguiti andranno ricondotti a:



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006

- uno sviluppo del territorio più equilibrato e di tipo policentrico in quanto consente di ridurre i tempi di percorrenza tra i centri minori ed i centri urbani;
- un rafforzamento dei collegamenti tra i sistemi economici della Sicilia; l'asse viario consente di ridurre i tempi di percorrenza tra il sistema di Ragusa ed i sistemi di Catania e di Siracusa, più dotati sul piano delle infrastrutture di trasporto.
- la riduzione della congestione del traffico stradale mediante l'eliminazione delle strozzature e la riduzione delle situazioni di conflitto tra le varie correnti di traffico;
- una maggiore accessibilità del territorio della Sicilia sud orientale e una riduzione dei tempi di accesso alle principali strutture portuali ed aeroportuali dell'isola.

Ambito	Tipologia progetto	Sottotipologie	Indicatori	Unità di misura	Valore
Nazionale	Strade nazionali	Rete viaria nazionale	<i>Lunghezza rete</i>	Km	25+400
			<i>km equivalenti di sede stradale in lavorazione</i>	Km	155+400
			<i>km equivalenti di sede stradale completata</i>	Km	0
			<i>Cantieri aperti e attivi</i>	N	1
			<i>Cantieri conclusi</i>	N	0

Avanzamento

Allo stato attuale sono in corso i lavori relativi ad un unico Megalotto; l'avanzamento finanziario è pari al 6% della spesa ammissibile sul PON-T.

Collegamento ad altri progetti PON Trasporti

L'intervento, si presenta strumentale al potenziamento dell'aeroporto di Catania Fontanarossa in quanto il termine nord dista circa 3 km. dalla stazione aeroportuale. In base alla *catchment area* dell'aeroporto, circa un terzo degli utenti utilizzerà la sezione oggetto di intervento per recarsi in aeroporto. L'infrastruttura aeroportuale, che si colloca al secondo posto in ambito nazionale per movimento passeggeri (escludendo i due *hub* di Roma e Milano), è oggetto di un articolato programma di ammodernamento, in parte a valere sulle risorse del PON-T, che la renderà idonea a gestire un volume di traffico annuale di circa 6 milioni di passeggeri.



Titolo del progetto

REALIZZAZIONE DEL SISTEMA VTS NELLE REGIONI OBIETTIVO 1

Misura I.3 MITT DG SIS

Importo

La realizzazione del sistema si articola in due tranches:

- la prima tranche, relativa ai lotti attualmente in corso di realizzazione, che rappresenta per l'Obiettivo 1 una spesa di € 66.176.446,01 Iva inclusa (interamente finanziate nell'ambito della misura I.3 del PON-T).
- la seconda tranche, che sarà appaltata nel corso del 2004, e che rappresenta per l'Obiettivo 1 una spesa di circa 160 milioni di euro (il cui finanziamento potrà essere in parte assicurata da quanto rimane per la misura I.3, e da altre fonti in corso di definizione per la parte restante).

Descrizione

Lo sviluppo del progetto si riferisce alla realizzazione del "Sistema Integrato per il Controllo del Traffico Marittimo (VTS) e per le emergenze in mare" nelle aree Obiettivo 1 che prevede anche l'integrazione nel Sistema NISAT (Navigation Information System in Advanced Technology) secondo quanto previsto nel Piano Triennale per l'Informatica nella Pubblica Amministrazione.

Il progetto VTS comprende diversi lotti nelle regioni Obiettivo 1, per un ammontare complessivo superiore alla previsione di spesa per l'intera Misura I.3 nel quale è ricompreso.

Obiettivi

Obiettivo del progetto è di realizzare a livello nazionale il sistema informatico automatizzato per il controllo del traffico marittimo ai fini della sicurezza della navigazione e della gestione delle emergenze in mare negli spazi marini di interesse per il traffico e consentire la prevenzione degli inquinamenti e la riduzione del rischio derivante dal trasporto di merci pericolose.

I vari sottosistemi e componenti saranno installati nelle aree in cui sono presenti rischi legati all'alta densità del traffico, all'approccio ai porti ed alla vulnerabilità ambientale. E' prevista pertanto la localizzazione dei siti in tutte le regioni costiere italiane, ed in particolare in Campania, Basilicata, Sardegna, Sicilia, Calabria, Puglia, per quanto riguarda l'Obiettivo 1.

Risultati attesi

Realizzazione fisica dell'intervento



Al termine dell'intervento, saranno realizzate le seguenti infrastrutture per il controllo del traffico marittimo:

- Al termine della 1° tranche, 5 centri VTSA e 16 centri VTSL;
- Al termine della 2° tranche, 1 ulteriore centro VTSA e 33 centri VTSL, oltre a 6 siti DGPS.

Risultati dell'intervento

Al termine dell'intervento (1° + 2° tranche), sono attesi i seguenti risultati:

- copertura VTS su tutta l'area di mare prospiciente le coste delle Regioni Obiettivo 1, isole comprese (5.441 km di coste, per una profondità di ca. 20 km);
- copertura VTS sulle infrastrutture portuali delle suddette regioni;
- capacità di controllo del sistema VTS su tutte le navi presenti nello spazio di mare coperto (fatte salve le limitazioni relative a particolari condizioni atmosferiche, presenza di ostacoli, ecc.);
- riduzione quasi totale dell'incidentalità per collisioni o incagli nello spazio di mare controllato (difatti salvi gli eventi non prevenibili dal sistema quali la rottura del timone, ecc.).

Avanzamento

Allo stato attuale è in attuazione la prima tranche di progetto, che presenta 12 lotti conclusi. Relativamente alla seconda tranche, è in corso di definizione la registrazione del contratto.

Collegamenti ad altri progetti

Il Progetto non presenta collegamenti diretti con altri progetti PON, ma con numerose iniziative a livello nazionale in quanto:

- derivato dal progetto di massima sul VTS nazionale, rimodulato secondo le normative e prescrizioni della Autorità per l'Informatica nella Pubblica Amministrazione (AIPA);
- già sperimentato in via prototipale per il Golfo di Napoli;
- in fase attuativa in aree Ob.1,
- integrato con sistemi dell'Amministrazione già esistenti; una prima componente del sistema NISAT (Navigation Information System in Advanced Technology), alcune funzioni delle quali sono componenti essenziali del VTS Nazionale, è in fase di avanzata realizzazione.

La sua interazione, omogenea, con altri progetti nazionali, comunitari ed internazionali (Rete della Pubblica Amministrazione, Hazmat, Navtex) tende a produrre un rafforzamento reciproco dei progetti ed una maggiore valenza territoriale locale.

La progettazione già eseguita e le relative realizzazioni sono conformi alle Risoluzioni IMO e Direttive europee e pertanto interoperanti e compatibili con i sistemi di altri Paesi mediterranei in vista di una realizzazione Regionale Mediterranea (RVTS - Regional Vessel Traffic Service).

Il sistema a livello centrale opera sul piano decisionale e strategico, nonchè di supervisione e coordinamento con il Sistema di Governo del Ministero dei Trasporti e con altri Organismi nazionali ed internazionali.



Titolo del progetto

AEROPORTO DI BARI – AMMODERNAMENTO SISTEMI ATC (AIR TRAFFIC CONTROL – CONTROLLO DEL TRAFFICO AEREO)

Misura I.4 ENAV

Importo

Euro 32.053.296,70

Descrizione

Il progetto prevede significativi interventi di innovazione tecnologica degli impianti e dei sistemi per i servizi di assistenza al volo con elevati standard di sicurezza oltre che di automazione riferiti ai seguenti domini:

- Sorveglianza: nuovo radar di avvicinamento;
- Comunicazioni: ammodernamento dei sistemi radio fissi e mobili e riconfigurazione della Sala Operativa di Torre con rinnovo tecnologico di tutti i sistemi di presentazione delle informazioni;
- Meteo: sensoristica in campo di nuova tecnologia e nuovo sistema di elaborazione e presentazione dei dati;
- Opere Infrastrutturali: ristrutturazione della preesistente TWR (Torre di Controllo) con nuove sale apparati e nuova sala operativa di torre. Ammodernamento ed ampliamento dell'edificio ARO-MET (Ufficio Informazioni dei Servizi del Traffico Aereo e della Meteorologia) e blocco tecnico. Nuova sede del Centro di Coordinamento Territoriale sud-est. Nuova centrale tecnologica. Gli interventi sulle opere infrastrutturali si sviluppano su una superficie di circa 3.600 mq

Risultati attesi

Questa nuova realizzazione consente rilevanti vantaggi operativi e garantirà il mantenimento dei massimi livelli di sicurezza parallelamente alla crescita del traffico aereo sullo scalo. L'indicatore di risultato relativamente a questo intervento è 45% di variazione percentuale della capacità aeroportuale di assistenza al volo passando da 20 a 29 movimenti/ora e da 2 a 3 posizioni, con l'aggiunta della posizione Radar APP (Servizio di Controllo di Avvicinamento).

Avanzamento

I lavori di ammodernamento del sistema ATC dell'Aeroporto di Bari sono stati avviati a fine dicembre 2000. Al 31 dicembre 2005 la spesa rendicontata è di € 21.240.170,89, pari al 66% del costo dell'intervento. Si stima di concludere l'intervento per luglio 2006.

Collegamento ad altri progetti PON Trasporti



La misura I.4 prevede, sull'aeroporto di BARI, anche l'ammodernamento dei sistemi AVL (Aiuti Visivi Luminosi) la cui gestione, con moderni sistemi di telecomando e telecontrollo, sarà effettuata da apposita posizione allestita nella sala controllo di Torre.

Titolo del progetto

AMMODERNAMENTO DELLA SS 99 ALTAMURA – MATERA.

Misura II.2 ANAS

Costo ammissibile

32,7 Meuro.

Descrizione

Il progetto in esame, che costituisce un importante collegamento dell'area di matera con il Corridoio Europeo VIII, riguarda l'ammodernamento dell'asse viario attuale con il raddoppio della capacità e l'adeguamento allo standard tipo III delle norme CNR/80 dell'asse principale e la realizzazione di complanari a doppio senso a servizio delle fasce di margine e delle numerose attività commerciali che si sono sviluppate nella zona. Il tracciato di progetto dell'asse principale ha un'estesa di circa 6,6 km.

Obiettivi

La realizzazione dell'ammodernamento della SS 99 determina un miglioramento della qualità del servizio su un asse viario che costituisce un'importante infrastruttura di collegamento tra la Basilicata e la Puglia. Consente inoltre alle popolazioni residenti in provincia di Matera di accedere alle infrastrutture ubicate sul Corridoio 8.

Risultati attesi

Il piano di investimenti mira ad adeguare una parte del tracciato agli standard disponibili a monte del medesimo. Pertanto gli obiettivi perseguiti andranno ricondotti a:

- uno sviluppo del territorio più equilibrato e di tipo policentrico in quanto consente di ridurre i tempi di percorrenza tra i centri minori ed i centri capoluogo di provincia;
- un rafforzamento dei collegamenti tra i sistemi economici della Basilicata e l'area metropolitana di Bari; l'asse viario consente, inoltre, di ridurre i tempi di percorrenza tra il sistema di Matera e le infrastrutture puntuali presenti nella città di Bari;
- la riduzione della congestione del traffico stradale mediante l'eliminazione delle strozzature e la riduzione delle situazioni di conflitto tra le varie correnti di traffico;



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006

- una maggiore accessibilità del territorio della Basilicata sud orientale e una riduzione dei tempi di accesso alle principali strutture portuali ed aeroportuali più importanti della Puglia.

Ambito	Tipologia progetto	Sottotipologie	Indicatori	Unità di misura	Valore
Nazionale	Strade nazionali	Rete viaria nazionale	Lunghezza rete	Km	6+600
			km equivalenti di sede stradale in lavorazione	Km	54+400
			km equivalenti di sede stradale completata	Km	0
Locale	Strade nazionali	Rete viaria nazionale	Cantieri aperti e attivi	N	1
			Cantieri conclusi	N	0

Avanzamento

Allo stato attuale sono in corso i lavori relativi al Lotto 3°, la sezione dell'asse viario più prossima al centro di Matera; l'avanzamento finanziario è pari al 19% della spesa ammissibile sul PON-T.

Collegamento ad altri progetti PON Trasporti

L'intervento consente alle popolazioni residenti nella provincia di Matera di accedere in minor tempo all'aeroporto di Bari; l'infrastruttura è oggetto di un piano di ampliamento consistente nella realizzazione di una nuova torre di controllo, ecc. che si avvale delle risorse di cui alla misura I.3 del PON-T, ed è finalizzato ad assorbire i maggiori flussi di traffico previsionali.

Titolo del progetto

PORTO DI NAPOLI - ADEGUAMENTO MEDIANTE PROLUNGAMENTO DEL MOLO FLAVIO GIOIA

Misura III.1 MITT DEM

Beneficiario Finale

Autorità portuale di Napoli

Importo del progetto

Euro 5.697.110

Descrizione



Il progetto in esame prevede la realizzazione di una nuova struttura costituita da un impalcato a giorno fondato su pali del diametro di 1.200 mm ubicati, in pianta, su di una maglia regolare ad interasse non superiore a m 7.56. L'impalcato è costituito da elementi in c.a. gettati in opera (travi per vie di corsa), da elementi in c.a. preassemblati a piè d'opera e successivamente varati (pulvini, piastre, travi "antirisacca" e travi di bordo) e da un getto in c.a. in opera a completamento dell'impalcato, nel quale sono ospitate le canalizzazioni ed i pozzetti dei sottoservizi.

Il progetto prevede, altresì, la costruzione di una nuova torre faro e degli arredi di banchina (bitte, parabordi etc.). In particolare "le opere previste nel progetto di completamento e prolungamento del Molo Flavio Gioia consistono essenzialmente nella realizzazione di una nuova struttura in c.a. su pali da eseguirsi nello specchio acqueo protetto antistante il molo stesso per una lunghezza di mt. 42,65 f.t..

Obiettivi

L'intervento si propone di fornire più idonei ed adeguati banchinamenti per le navi porta-containers di nuova generazione, per fronteggiare il previsto incremento di traffico commerciale nel settore terminalistico. In particolare l'intervento di prolungamento consente di ormeggiare navi post -Panamax di lunghezza pari a circa 295 metri ed un'ulteriore superficie per la movimentazione e lo stoccaggio dei contaneirs di circa 4260 mq.

Risultati attesi

Adeguamento di 43 ml di banchina

Avanzamento

Il progetto è concluso.

Collegamento ad altri progetti PON

L'intervento si colloca nell'ambito di una serie di interventi previsti dall'Autorità portuale di Napoli tesi a sviluppare il traffico commerciale e potenziare i servizi portuali.

Titolo del progetto

AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE DELL'AEROPORTO DI CAGLIARI - ELMAS

Misura III.2 ENAC

Beneficiario Finale



ENAC / Società Gestione Aeroporto di Cagliari Elmas (SOGAER SpA)¹

Importo del progetto

Euro 43.500.000 (progetto a cavallo programmazione 1994-99)

Descrizione

Il progetto complessivo, in cui si inquadra l'intervento della nuova aerostazione passeggeri, prevede la sopraelevazione e la ristrutturazione totale del terminale esistente, che passerà da 13.000 mq circa a circa 35.000 per poter far fronte ai livelli di traffico di circa 4.000.000 passeggeri previsti per gli anni 2010-2020.

In particolare, i principali interventi interessati sono l'ampliamento e la sopraelevazione funzionale dell'aerostazione esistente, con il passaggio dagli originari 13.000 mq a circa 35.000 mq, comprendente il finger, le nuove aree per uffici e spazi commerciali e il collegamento al parcheggio multipiano.

L'intervento prevede la sopraelevazione dell'attuale corpo fabbrica principale e nella costruzione di un corpo di fabbrica principale lineare disposto perpendicolarmente al corpo principale dell'aerostazione, per contenere i nuovi spazi di imbarco/sbarco mediante loading bridge.

Gli interventi sull'aerostazione si inquadrano in un più ampio contesto di riqualificazione, ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture aeronautiche che costituiscono l'area terminale dell'aeroporto

Obiettivi

L'intervento di ampliamento e adeguamento dell'aerostazione passeggeri è stato sviluppato nell'ambito di un piano di investimenti ventennale. Il progetto tiene conto della situazione esistente in merito ai principali elementi costitutivi del complesso aeroportuale (la pista principale, il piazzale aeromobili, l'aerostazione, il sistema di accesso e smistamento del traffico, le aree parcheggio, l'aviazione generale e le strutture operative) e ne armonizza le interrelazioni necessarie al fine di pervenire ad una diffusa qualità dell'insieme.

L'obiettivo del progetto di ampliamento e ristrutturazione funzionale dell'aeroporto di Cagliari Elmas, in particolare, è di riportare l'aerostazione ad un livello di servizio e di comfort adeguati ai nuovi livelli di traffico.

Risultati attesi

Le modifiche previste dal progetto, permetteranno di conseguire i seguenti risultati:

- assegnare all'aeroporto di Cagliari Elmas il ruolo di volano nello sviluppo economico della regione;

¹ L'investimento consiste nella realizzazione di opere pubbliche appartenenti al Demanio dello Stato. L'ENAC è l'ente Responsabile dell'investimento e della pianificazione. Nel quadro regolamentare italiano, l'ENAC dà in concessione la gestione dell'infrastruttura alla Società di Gestione Aeroportuale SOGAER SpA.



- garantire alla Sardegna un ruolo più incisivo nel panorama del trasporto aereo nazionale ed internazionale;
- ottimizzare l'utilizzo degli spazi esistenti favorendo l'integrazione tra l'infrastruttura aeroportuale e l'ambiente circostante
- offrire ai viaggiatori la possibilità di accedere rapidamente alle diverse aree funzionali dell'aerostazione e di tutto il complesso aeroportuale, incrementando la fruibilità complessiva dell'infrastruttura ed accrescendo, di conseguenza, l'efficienza e la convenienza stessa del mezzo di trasporto aereo;
- diversificare i servizi offerti agli utenti, in modo da rendere più piacevole il tempo trascorso in aeroporto;
- attivare adeguati sistemi di monitoraggio che consentano di tenere sotto controllo le emissioni acustiche nocive, emesse soprattutto in fase di decollo e atterraggio, consentendone una riduzione.

Per quanto riguarda l'ampliamento e ristrutturazione dell'aerostazione passeggeri di Cagliari Elmas, gli indicatori di realizzazione fisica rilevanti sono:

- Superficie infrastrutturata (in Mq) (area servizi e movimentazione, strutture logistiche, spazi per manovra e decollo).
- Interventi tecnologici e sistemi informativi (N.°) (sicurezza).

La realizzazione dell'intervento consentirà di conseguire un notevole incremento delle superfici disponibili per il traffico passeggeri, elevando in tal modo la capacità ricettiva dell'infrastruttura. Il programma funzionale prevede un aumento della superficie a disposizione del traffico passeggeri fino a di 35.000 m² (D = 22 mq circa).

Avanzamento

Il progetto è selezionato nell'ambito della Misura III.2 tra i progetti "PON" completamenti della passata programmazione 1994-99. L'intervento è concluso: la data di fine lavori è l'1/11/2004.

Collegamento ad altri progetti PON Trasporti

L'ampliamento e la ristrutturazione funzionale dell'aerostazione passeggeri dell'aeroporto Cagliari Elmas si inserisce nell'insieme di interventi individuati dalla Misura III.2 del PON Trasporti e, in particolare, nella tipologia di interventi *land side*.