

REGIONE CAMPANIA Giunta Regionale - Seduta del 19 marzo 2004 - Deliberazione N. 466 - Area Generale di Coordinamento N. 14 - Trasporti e Viabilità - Atto di programmazione degli interventi sulla portualità turistica da realizzarsi in "project financing".

Allegato n. 1

**"LA PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI SULLA PORTUALITA' TURISTICA
DA REALIZZARSI IN PROJECT FINANCING"**

1. La portualità turistica nella programmazione regionale

La portualità turistica rappresenta, per la Regione Campania, un elemento strategico per riqualificare l'ambiente fisico, per decongestionare i flussi di mobilità lungo la fascia costiera attraverso l'offerta di servizi e la riorganizzazione dei sistemi di accessibilità portuale, per promuovere l'economia locale attraverso la creazione e/o la rifunzionalizzazione di attività economiche e risorse umane, per salvaguardare e valorizzare il patrimonio ambientale e culturale. L'obiettivo primario è la realizzazione - anche attraverso il coinvolgimento dei capitali privati - di un sistema integrato della portualità turistica e della intermodalità costiera in grado di orientare il futuro della Regione verso un modello di sviluppo sostenibile per l'ambiente, efficiente per l'economia ed equo per le popolazioni ed i territori coinvolti.

Il presente documento costituisce il primo momento della strategia di attuazione dell'Assessorato ai Trasporti nel settore della portualità turistica attraverso lo strumento del *project financing*. Il documento è stato elaborato in base a studi di fattibilità proposti dai Comuni e redatti in contribuzione agli obiettivi, in conformità agli standard, in coerenza con il metodo definito dalla Regione Campania per il settore della portualità turistica.

L'impostazione del programma discende, in primo luogo, dall' art.14, legge regionale n. 3 del 28 marzo 2002 *Riforma del trasporto pubblico e sistemi di mobilità della Regione Campania*, secondo cui "Il processo di pianificazione degli investimenti si articola in una successione di documenti diversi per grado di dettaglio, di operatività e di cogenza, adottati nell'ambito delle proprie competenze territoriali dalla Regione e dagli enti locali ...";. Dei suddetti documenti sono parte essenziale gli Studi di fattibilità, che "riguardano un singolo intervento o un insieme organico e coordinato di interventi e contengono le verifiche funzionali, tecniche, amministrative, economiche, commerciali, finanziarie ed ambientali necessarie alla sua realizzazione. Gli Studi di fattibilità possono avere contenuti integrativi rispetto ai Piani generali e ai Piani di settore e possono essere approvati anche in loro assenza" (cfr. art. 14, l.r. n. 3/02 cit.).

In secondo luogo, i contenuti sono coerenti con il processo di pianificazione ed attuazione degli interventi per il settore della portualità turistica, avviato dalla Regione Campania attraverso: a) l'approvazione di linee guida; b) l'attivazione di strumenti finanziari pubblici; c) la promozione di strumenti finanziari privati.

1.1. Linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica

Le "Linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica", approvate con DGR n. 5490 del 15.11.2002, costituiscono un documento programmatico di settore all'interno del processo di pianificazione dei trasporti regionali previsto dalla predetta l.r. n. 3/02. Le "Linee programmatiche", pertanto, assumono: valenza politica, in quanto atto d'indirizzo dell'Amministrazione regionale in tema di criteri normativi, aspetti procedurali, competenze e ruoli dei soggetti pubblici e privati; valenza tecnica, in quanto presentano criteri progettuali, contenuti approfonditi e documentati in relazione allo stato attuale del sistema ed alle potenzialità esistenti.

Le Linee programmatiche individuano obiettivi, standard e criteri prestazionali, metodo di intervento per il settore, ambiti costieri:

Obiettivi:

- contribuire alla tutela e alla riqualificazione della fascia costiera attraverso lo sviluppo di progetti di alta qualità, tesi a garantire la compatibilità e la sensibilità ambientale;
- recuperare e riqualificare aree ed infrastrutture portuali dismesse o in via di dismissione;

- creare un'alternativa modale valida ed efficiente per la mobilità lungo la fascia costiera;
- generare lo sviluppo di un turismo durevole attraverso il rilancio della nautica da diporto;
- offrire convenienza localizzativa - in senso lato - ai settori produttivi legati alla portualità, migliorando le condizioni strutturali che influiscono sulla loro competitività;
- indurre un'occupazione qualificata attraverso la formazione professionale e la creazione di posti di lavoro nei segmenti di punta dell'economia portuale e del suo indotto.

Standard e criteri prestazionali:

- requisiti minimi dei progetti per la realizzazione di nuove strutture o per l'ampliamento di strutture esistenti per la nautica da diporto;
- criteri di conformità per le proposte progettuali relativamente agli standard dei servizi, ai requisiti tecnico-progettuali degli interventi ed ai requisiti del progetto preliminare e di quello definitivo;
- indicazioni procedurali e tecnico-prestazionali per la definizione delle proposte di intervento.

Metodo di intervento:

interventi invariati, costituiti da tutti gli interventi necessari per il completamento delle opere già in corso di realizzazione o che dispongono di finanziamenti allocati e di progetti approvati; dagli interventi necessari a correggere le discontinuità esistenti e dare quindi unità funzionale al sistema; dagli interventi - scarsamente considerati in passato - volti a garantire l'accessibilità e l'integrazione modale indispensabili nella logica sistemica. Interventi di questo tipo sono considerati "invarianti" in quanto la loro realizzazione è da ritenersi certa indipendentemente dai futuri sviluppi degli indirizzi di pianificazione e programmazione; presumibilmente interventi di questo tipo fanno parte di qualunque scenario futuro si vada a costruire. Appartengono a questo insieme: le opere in corso di realizzazione; le opere progettate e finanziate ma non ancora iniziate; le opere in corso di progettazione e/o in attesa di finanziamento che risultano necessarie per il completamento della rete infrastrutturale principale (di livello nazionale, interregionale o regionale) e per consentire ad altri interventi di esplicare appieno le proprie potenzialità.

opzioni di sviluppo, da elaborarsi attraverso studi di fattibilità, secondo quanto stabilito dalla l.r. n. 3/02 che, come già precisato (cfr. *supra*), include gli Studi di fattibilità tra i documenti del processo (art. 14 cit.).

Gli Studi di fattibilità, infatti, rappresentano la verifica preventiva dei bisogni che l'amministrazione pubblica deve soddisfare; individuano soluzioni tecniche da sviluppare in progetti di opere soggetti all'iter approvativo in conformità alle normative vigenti; sono strumenti per valutare l'opportunità di investimenti anticipando la decisione alla fase di pianificazione e non direttamente alla fase di progettazione; inquadrano l'intervento in un contesto più ampio che comprende le problematiche tecniche, socioeconomiche, ambientali, culturali, fornendone una visione "integrata"; sono stimolo e strumento efficace per la gestione integrata della fascia costiera perché contribuiscono ad individuare le aree di maggiore criticità, proponendo soluzioni da attuare nel rispetto di tutte le componenti ambientali.

Le opzioni di sviluppo si realizzano o con il ricorso al cofinanziamento pubblico o in totale autofinanziamento.

Ambiti costieri:

Lungo la costa regionale sono definiti 10 ambiti individuati in base a profili di omogeneità dei caratteri ambientali, economici, socio-culturali e di condivisione delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto: Casertano, Flegreo, Napoletano, Vesuviano, Sorrentino, Amalfitano, Salernitano, Piana del Sele, Cilentano, Golfo di Policastro. Essi sono: *autosufficienti*, in termini di servizi offerti per soddisfare le esigenze dei diversi segmenti della domanda, *omogenei*, sotto il profilo dell'identità territoriale sebbene differenziati per presenza quali-quantitativa di strutture portuali, *equiaccessibili* ovvero costituiti da porti vicini collegati reciprocamente via terra e raggiungibili dal loro retroterra con costi "generalizzati" comparabili. La definizione degli ambiti è coerente con le indicazioni fornite dalle rispettive Province nei documenti di programmazione territoriale e, ove possibile, di pianificazione del settore.

Per ciascun ambito e per ciascun porto esistente, vengono avanzate proposte relative a quel complesso di funzioni che si ritengono in grado di favorirne l'autosostenibilità interna e la competitività rispetto al mercato (funzioni di base; funzioni localmente "tipicizzanti"; funzioni "di eccellenza"). Le indicazioni specifiche relative a ciascun intervento sono oggetto di ulteriori approfondimenti da svolgersi attraverso studi di fattibilità e progetti, da redigere secondo i criteri e le indicazioni definiti dal medesimo documento di programmazione.

Risultano, infine, rilevanti per un corretto inquadramento normativo e procedurale degli interventi relativi alla portualità turistica:

- le "Linee Guida per lo Sviluppo Turistico della Campania", approvate con DGR n. 3337 del 12.07.2002 e pubblicate sul BURC n. speciale del 24.01.2003;
- le "Linee Guida per l'attuazione di un programma regionale per la riduzione del rischio idrogeologico in Campania", approvate con DRG n. 6937 del 21.12.2001.

1.2 Il Progetto Integrato *Portualità Turistica*

Il Progetto Integrato *Portualità Turistica* del POR è assunto dalla DGR n. 1282 del 5 aprile 2002 "POR Campania 2000-2006 - Sistema Integrato Regionale dei Trasporti" quale strumento finanziario (per la parte di risorse pubbliche) e strumento attuativo della programmazione di settore; esso è disciplinato, per quanto concerne l'iter procedurale, dalla DGR n. 1763 del 16.05.2003.

Nell'ambito del Progetto Integrato, gli interventi riconducibili alle "invarianti" sono stati definiti dalla Regione Campania di concerto con tutti gli Enti che - a diverso titolo - intervengono sul sistema della portualità turistica; gli interventi sono stati approvati con DGR n. 3851 del 24.12.2003 (B.U.R.C. n. 5 del 02.02.2004) per un importo complessivo di Euro 31.091.235,96 con la relativa individuazione dei singoli Comuni quali soggetti beneficiari del finanziamento e attuatori degli interventi.

Gli interventi riconducibili ad "opzioni di sviluppo" sono stati presentati ai sensi dell'*Avviso Pubblico di Manifestazione d'interesse per studi di fattibilità relativi alla riqualificazione in chiave turistica dei porti e degli approdi della Campania e/o alla realizzazione di nuovi porti turistici* (BURC n. 15 del 07.04.03). L'Avviso era rivolto ai Comuni Costieri della Campania, anche in forma consortile e/o associata tra loro o con Comuni interni purché contigui, ed ai Comuni insulari della Campania. La scelta della forma associativa è stata lasciata alle singole amministrazioni ed alla loro volontà/capacità di cogliere l'opportunità di sperimentare un nuovo percorso di pianificazione integrata del territorio. I Comuni, quindi, sono stati chiamati a contribuire - anche con strumenti finanziari che prevedono la partecipazione del settore privato - alla realizzazione di un sistema coordinato di infrastrutture portuali rispondente agli obiettivi fissati dalla Regione Campania.

A tali interventi è destinata una quota pari a complessivi Euro 64.021.414,80 con uno stanziamento del 50% - pari a Euro 32.010.707,40 - per ciascuno dei due termini di scadenza previsti per la consegna degli elaborati (16 settembre 2003 e 16 dicembre 2003).

1.3 Gli interventi autofinanziati

Gli investimenti nel settore della portualità turistica sono intesi, nella programmazione regionale, come investimenti in attività economiche complesse in grado di creare valore ed occupazione e non come investimenti in mere opere pubbliche. In questo senso, l'attuazione e la gestione degli interventi non possono prescindere dall'apporto di capitali privati. Nell'ambito della programmazione della portualità turistica, l'istituto della finanza di progetto è assunto come una cultura di governo per lo sviluppo economico e sociale del territorio nella consapevolezza che gli investimenti pubblici, da soli, non bastano a generare occupazione e reddito; ad essi devono accompagnarsi capitali privati in grado di generare moltiplicazione del reddito e dell'occupazione.

Il presupposto fondamentale di tale approccio culturale consiste nel legare indissolubilmente il finanziamento dell'opera di interesse collettivo con le caratteristiche economiche e gestionali dell'opera stessa. In questo senso, il coinvolgimento delle competenze e dei capitali provenienti dal settore privato può rappresentare un fattore decisivo per il successo degli interventi infrastrutturali programmati, in termini sia di progettazione e realizzazione, sia soprattutto di gestione e manutenzione degli stessi.

2 Finalità e contenuti

Il presente documento - costruito attraverso un intenso processo di concertazione istituzionale tra l'Assessorato ai Trasporti della Regione Campania, le Province di Caserta, Napoli e Salerno e le Amministrazioni comunali¹ - è sviluppato sulla base di:

- a) Studi di Fattibilità presentati alla scadenza del 16 settembre 2003 dalle Amministrazioni Comunali ai sensi dell'Avviso Pubblico di cui al BURC n. 15 del 7 aprile 2003, approvati dal Tavolo Istituzionale del

¹ L'Assessorato ai Trasporti ha richiesto ai Comuni la trasmissione degli Studi ai sensi dell'art 14, legge n. 109 dell'11 febbraio 1994, e dell'art.13, comma 2, dPR n. 554 del 21 dicembre 1999, assegnando come scadenza indicativa il 20 febbraio 2003 e riservandosi la facoltà, ove necessario, di rimodulare gli Studi di Fattibilità trasmessi al fine di renderli organici e coerenti con gli obiettivi della Regione Campania di cui alla DGR n. 5489 del 15.11.2002 (Linee Programmatiche)

Progetto Integrato Portualità Turistica ai fini del cofinanziamento a valere sul Progetto Integrato e corredati delle indicazioni tecnico/amministrative fornite dal Tavolo medesimo ai fini della redazione dello schema preliminare di progetto dell'infrastruttura;

- b) Studi di Fattibilità presentati dalle Amministrazioni Comunali, anche ai sensi di Accordi Istituzionali e/o Protocolli di Intesa con la Regione Campania, condivisi dall'Assessorato ai Trasporti e finanziabili interamente con capitali privati perché suscettibili di gestione economica.

Gli interventi inseriti nel presente documento sono considerati start-up del sistema integrato che si intende realizzare ricorrendo alle procedure di cui all'art. 37 bis e ss., l. n. 109/94 e ss.mm. ii.. Detti interventi sono stati verificati sotto il profilo della coerenza funzionale rispetto alla programmazione della portualità turistica; dal punto di vista attuativo i singoli progetti dovranno essere approvati da tutti gli organismi competenti. Infine, alcuni degli interventi ricadono in territori soggetti a diverse discipline di tutela paesaggistica e territoriale ed i cui rispettivi regimi vincolistici sono riportati nelle schede di cui agli Allegati n. 2 e n. 3