

# Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Campania

Le opere indifferibili per il sistema  
economico campano



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA  
INFRASTRUTTURE  
Fondo di Perequazione  
2019-2020

<b>Premessa</b> .....	05
<b>Obiettivi</b> .....	06
<b>Il contesto regionale attuale</b> .....	07
- Il quadro economico.....	08
- Il commercio estero.....	09
- Le specializzazioni economiche.....	10
- Il sistema infrastrutturale.....	11
- La Campania nel contesto dei Corridoi europei.....	14
<b>Le priorità infrastrutturali della Campania</b> .....	15
- L'approccio metodologico.....	16
- Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale.....	17
- La concertazione territoriale.....	30
- I macro obiettivi.....	44
- La selezione delle priorità.....	45
- Le schede di dettaglio .....	48
<b>Temi complementari</b> .....	63
- Verso una rete infrastrutturale efficiente.....	64
- Per giungere ad una logistica e mobilità sostenibili.....	65
- Per una fattiva semplificazione e digitalizzazione.....	66
<b>Infrastrutturazione BUL e 5G</b> .....	68
- Strategia italiana per la BUL .....	69
- Mappatura piano di cablaggio delle aree bianche.....	72
<b>Conclusioni</b> .....	75

Creare un percorso che tenda a un confronto continuo e costruttivo con l'intento di rilanciare le opere infrastrutturali verso obiettivi strategici concreti, in grado di favorire maggiormente la coesione a livello nazionale e di integrazione europea, cogliendo a pieno tutte le opportunità europee e del PNRR.

Con queste premesse e nell'ambito del programma "INFRASTRUTTURE" nasce il "**Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Campania**". Un volume articolato che consente di fotografare, attraverso un'analisi preventiva dello stato dell'arte delle infrastrutture e il monitoraggio delle relative criticità, un comparto strategico per la nostra realtà. Il Sistema Camerale, dunque, diventa attore protagonista sullo scenario dell'analisi e della programmazione. Un'attività realizzata con il coinvolgimento diretto delle Associazioni di categoria e delle imprese, in una fruttuosa interlocuzione per individuare e analizzare le opere che possono concretamente contribuire alla crescita del proprio territorio.

Non è possibile immaginare che determinate scelte, che un processo di sviluppo strutturale che passa attraverso grandi investimenti di denaro pubblico, non sia mediato dall'impatto che può avere sul sistema produttivo, coinvolgendo a monte i diretti interessati. Nel caso di specie il sistema produttivo e delle imprese, che fungono da motore per l'economia locale.

Emerge, dunque, che lo sviluppo infrastrutturale delle reti, sia materiali che immateriali, rappresenta un elemento prioritario per la crescita economica dei territori e per la competitività delle imprese. Puntando, però a interventi programmatici di ampio respiro in grado di individuare le criticità e cogliere le opportunità che si profilano nel medio-lungo periodo. Abbandonando, dunque, la logica emergenziale che tende a risolvere solo e unicamente, quando ci riesce, le crisi aziendali. Ora che ci troviamo in uno scenario di crisi globale, è sempre più necessario considerare l'aspetto della programmazione, che tenga conto delle interazioni territoriali e del legame tra le diverse economie con una visione strategica d'insieme.

Opere infrastrutturali ambiziose, o spesso semplicemente necessarie, non possono non essere definite in un più ampio ragionamento che comporti una tangibile valenza per il territorio nel medio lungo periodo e che siano parte di un contesto ben definito. Lo sviluppo della Campania, ma anche di tutto il Mezzogiorno, deve, quindi, passare per una programmazione e armonizzazione degli interventi che sappiano catalizzare processi virtuosi e investimenti privati.

Secondo recenti studi affidati da Unioncamere a ISNART, il turismo negli ultimi anni è diventato uno dei principali asset campani. I dati ci dicono che il gradimento, grazie alla cultura, all'ambiente e alla competitività dei costi, cresce sempre di più e che, dunque, si sta estendendo ed ampliando la domanda. Per una maggiore competitività del comparto turistico, però, è necessario un consolidamento organico dell'impianto logistico per governare, regolare e interpretare i flussi al meglio delle possibilità. Le principali criticità emerse dalle analisi recenti, riguardano proprio il sistema dei trasferimenti e dei trasporti, che non possono essere ancora considerati del tutto competitivi. E' evidente che l'attuazione di interventi strutturali su ferrovie, aeroporti e porti e tutte le forme di collegamento -urbane ed extra urbane- necessitano di coordinamento per la definizione di un piano integrato e la sua realizzazione in tempi rapidissimi.

Il piano di ripresa e resilienza PNRR può essere uno dei vettori per completare ed integrare gli interventi attesi. Tuttavia resta aperta la discussione sui contenuti e le modalità d'attuazione, le tante esitazioni e la poca chiarezza allontanano inesorabilmente dagli ambiziosi obiettivi e i proponenti di un'opportunità unica e certamente irripetibile per la Campania e Mezzogiorno.

La regione Campania, viceversa, potrebbe recuperare il ruolo di collegamento tra l'Europa continentale e l'area mediterranea ponendosi come obiettivo la riattivazione dei flussi e degli scambi verso i mercati globali. Peraltro, la crisi degli approvvigionamenti e dell'energia rilanciano la centralità del Mezzogiorno come porta per l'Europa per le forniture di gas ed elettricità generata con fonti rinnovabili nell'aria mediterranea. Per cogliere questa ulteriore opportunità non sarà più possibile rimandare le opere strutturali urgenti, ma sarà piuttosto necessario concentrare le risorse verso gli interventi prioritari.

*Ciro Fiola*

*Presidente Unioncamere Campania*

Il presente documento, promosso da Unioncamere Campania e redatto da Uniontrasporti scarl, ha lo scopo di sintetizzare le **opere infrastrutturali indicate dal mondo associativo e imprenditoriale campano** su cui occorre intervenire con urgenza per aiutare l'intero sistema economico regionale a superare la crisi innescata dalla pandemia e a recuperare in competitività, soprattutto rispetto ai mercati internazionali. E' ormai diventato improrogabile dotare il territorio campano di un sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - moderno, interconnesso e compatibile con l'ambiente, e recuperare il gap di performance rispetto agli altri Paesi europei.

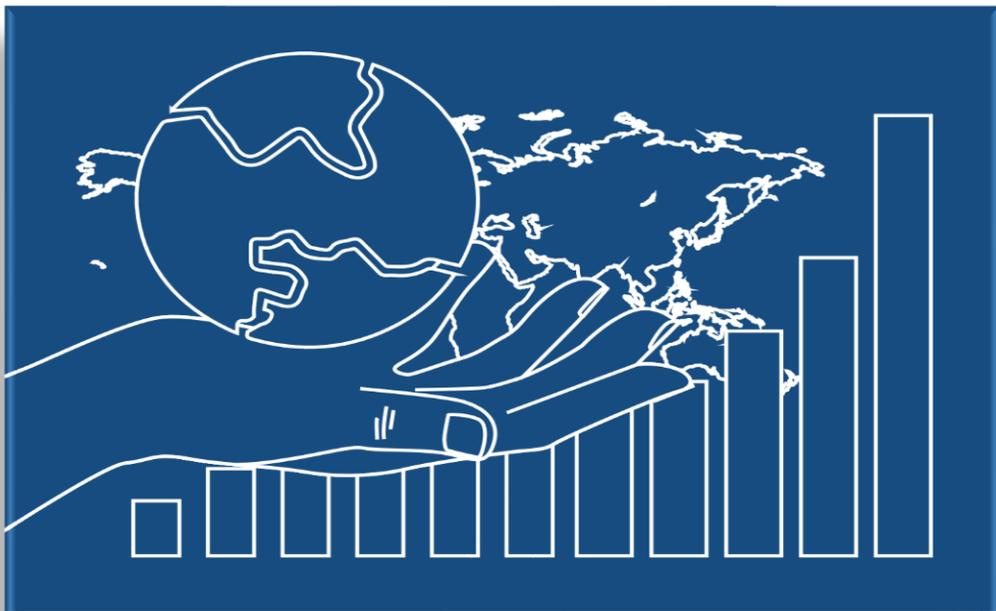
Il **contesto di lavoro è piuttosto ampio**. In seno al Fondo di Perequazione dedicato alle Infrastrutture promosso da Unioncamere italiana, il sistema camerale campano ha inteso rafforzare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale, mediante una serie di azioni che vanno da momenti di confronto e concertazione all'individuazione delle opere strategiche per le proprie imprese, dallo sviluppo di iniziative progettuali specifiche rispondenti alle esigenze del mondo imprenditoriale campano alla sensibilizzazione delle PMI sui temi della BUL, del 5G e del digitale a favore di una crescita della cultura digitale.

Il punto di partenza è la consapevolezza che un sistema infrastrutturale competitivo e sicuro, assieme ad una mobilità dei passeggeri e delle merci efficiente e fluida, sia un elemento prioritario per lo sviluppo economico dei territori e per la competitività delle imprese. Le dinamiche dei mercati - sia globali che locali - impongono una visione strategica sui principali sistemi infrastrutturali, orientata a sfruttare la vantaggiosa posizione geografica del nostro Paese, potenziandone la dotazione e l'accessibilità delle infrastrutture, al fine di rendere veloce e funzionale il transito delle merci, delle persone e delle informazioni.

Il Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Campania vuole essere uno **strumento di proposta** per far giungere agli enti di governo centrali e locali le richieste del sistema produttivo regionale circa le opere indifferibili e necessarie per tornare a competere sui mercati nazionali e internazionali, grazie ad una rete infrastrutturale completa ed estesa, ad una logistica efficiente e ad connettività digitale performante, in grado di cogliere le opportunità dei cambiamenti del contesto socio-economico globale.

In quest'ottica, la stessa banda ultralarga rappresenta una condizione essenziale per operare in un'economia moderna basata sulla connettività e anche per abilitare la semplificazione della Pubblica amministrazione, rendendo più utile ed efficace il suo contributo al Paese, e più fluido e snello il dialogo con le imprese.

In tale contesto, il sistema camerale campano intende svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo della infrastrutturazione del territorio. A partire dal punto di vista delle imprese, mediante una **vision regionale - green e sintetica** - si giunge a definire un elenco delle opere irrinunciabili di chi produce e di chi muove la merce, quale valido contributo per migliorare la strategia sulle infrastrutture e aumentare il livello di servizio fornito a residenti, turisti e merci.

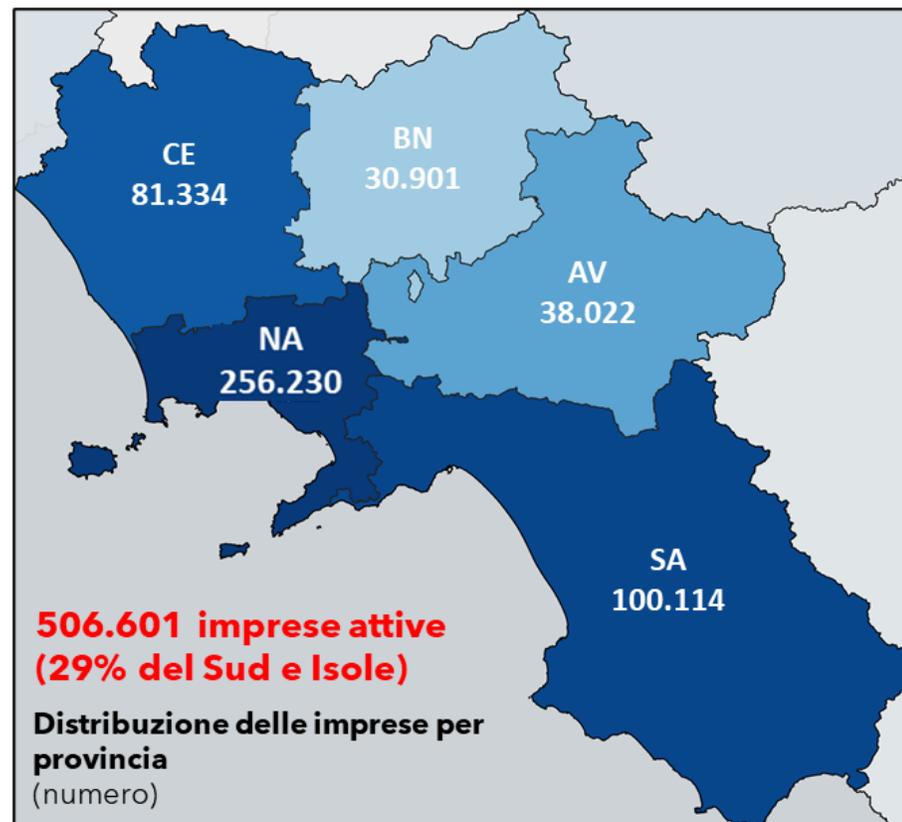


# Il contesto regionale attuale

- **Quadro economico**
- **Commercio estero**
- **Specializzazioni economiche**
- **Il sistema infrastrutturale**
- **La Campania nel contesto dei corridoi europei**

## Il quadro economico

- Nel 2020 Prodotto Interno Lordo (**PIL**) in Campania è stato pari a 102,7 miliardi di euro, il 6,2% del PIL nazionale. Rispetto al 2019 si è registrata una flessione dell'8,05%. Il **PIL pro capite** è stato pari a 18.119 euro, leggermente inferiore alla media del Mezzogiorno
- È la settima regione per ricchezza prodotta: **l'agroalimentare e il farmaceutico** sono i comparti che hanno trainato l'economia regionale.
- L'ossatura del sistema imprenditoriale campano è costituito per il 99% da PMI di cui il 95,4% micro imprese fino a 9 addetti.
- Nel 2021 in Campania risultano attive 506.601 imprese, pari al 10% del totale nazionale e al 29% di quelle del Mezzogiorno. Sono in aumento rispetto al 2020 (**+2,52%**); in particolare sono aumentate le **imprese individuali (+1%)** e le **società di capitali (+4%)**, mentre è diminuito il numero delle **società di persona (-2%)**.
- Dal punto di vista dei settori, sono aumentate le imprese nel comparto delle **costruzioni (+4,22%)** e dei **servizi (+3,90%)** nonché quelle del **commercio (+0,39%)** e dell'**industria (+0,18%)**; sono, invece, in lieve calo le imprese **dell'agricoltura (-0,86%)**.
- La provincia di Napoli concentra il 50,6% delle imprese campane, specializzate per la maggior parte **nel commercio, nei servizi e nelle costruzioni**.

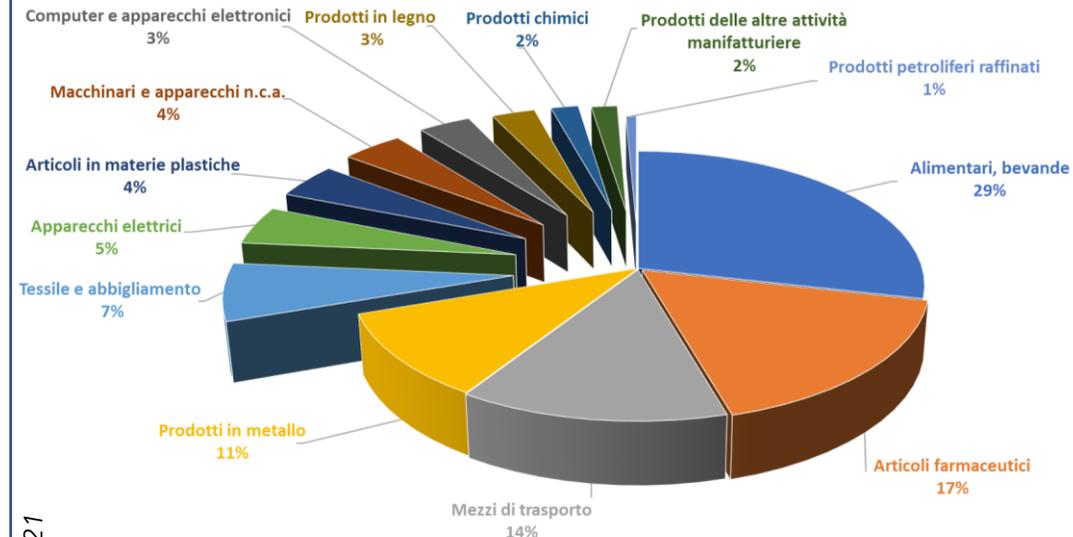


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Infocamere, 2021

## Il commercio estero

- Nel 2021 la Campania ha registrato un **interscambio commerciale** (import+export) con l'estero pari a 29 miliardi di euro, in ripresa del **16%** rispetto al 2020, recuperando e superando ampiamente i livelli pre-pandemici. Le importazioni sono state pari a 15,8 miliardi di euro (19%) e le esportazioni pari a 13,1 miliardi di euro (11%).
- All'espansione dell'export hanno contribuito in particolare il **settore alimentare**, con 3,5 miliardi di euro e un andamento in crescita del **4%** rispetto al 2020; seguono gli **articoli farmaceutici** (2,08 miliardi di euro, in crescita del **15%**) ed i **mezzi di trasporto**, terzo settore in volume dell'export campano (1,6 miliardi, in flessione del **4%** sul 2020).
- Napoli, Salerno ed Avellino** sono tra le prime 10 province del Mezzogiorno più esportatrici, in particolare Napoli occupa la prima posizione con 7,02 miliardi di euro.
- La **modalità marittima** è la prima scelta per le esportazioni verso il resto del mondo, con il 44,5% al netto del non dichiarato. Segue il **trasporto su strada** con il 41,4%, che diventa la modalità prevalente verso l'Ue (78,8%). Anche l'aereo ha una quota significativa con il 13,1% (10,7% verso l'Ue).
- Il principale mercato delle esportazioni campane è la **Germania** con il 10,7%. Seguono, tra le prime 5, Stati Uniti (10,5%), Svizzera (10,1%), Francia (8,7%) e Regno Unito (7,6%).

### Focus sull'export



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, 2021

#### Modo di trasporto (export)

	41,4% (78,8% vs Ue)
	0,5% (1,0% vs Ue)
	44,5% (9,1% vs Ue)
	13,1% (10,7% vs Ue)
Altro	0,5% (0,4% vs Ue)

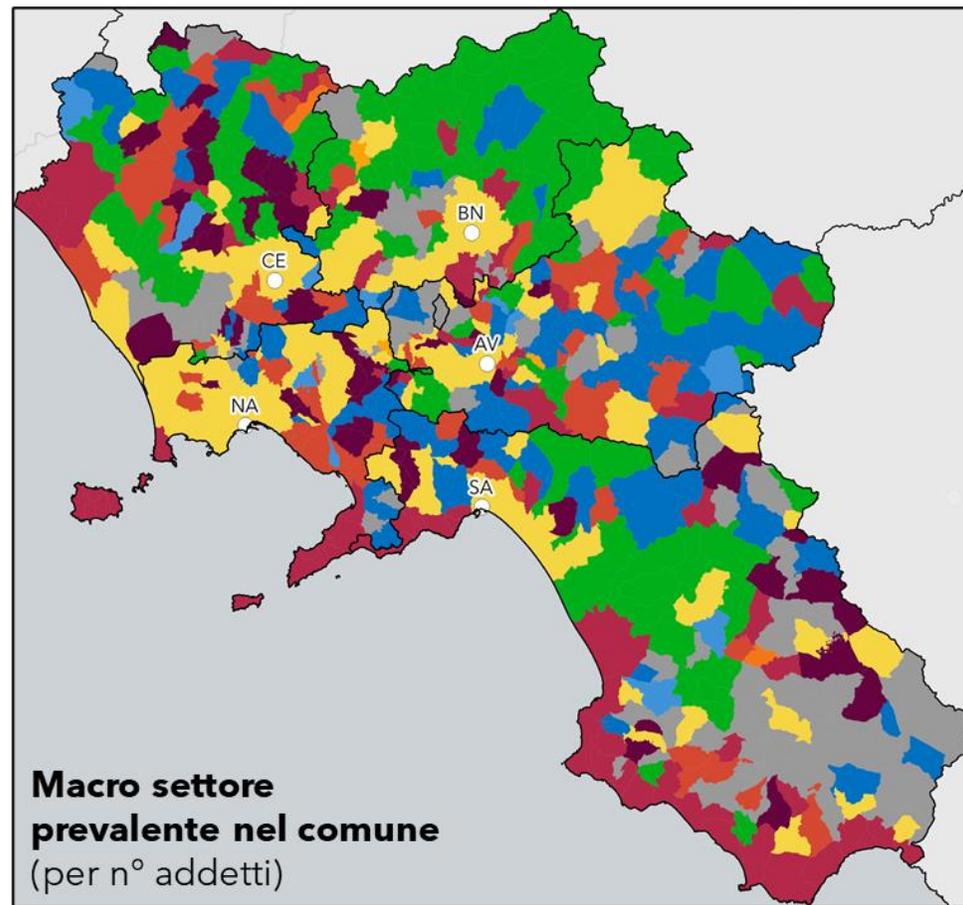
#### Destinazioni principali

	Germania 1.401 M€
	USA 1.381 M€
	Svizzera 1.328 M€
	Francia 1.141 M€
	UK 1.004 M€

# Le specializzazioni economiche

Indice di specializzazione\* e settori produttivi prevalenti rispetto al numero degli addetti

MACROSETTORE	PESO %	AV	BN	CE	NA	SA	CAM
AGRICOLTURA	4,5%	1,5	2,9	1,3	0,3	1,8	0,5
INDUSTRIA TRADIZIONALE	10,8%	1,5	1,0	1,0	0,9	1,1	1,1
INDUSTRIA SPECIALIZZATA	5,2%	1,4	1,0	1,0	1,1	0,8	1,1
COSTRUZIONI	9,7%	1,0	1,2	1,3	0,9	0,9	1,0
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE	15,6%	0,7	0,6	0,9	1,1	1,0	1,2
SERVIZI DI ACCOGLIENZA	14,0%	0,9	0,9	0,9	1,0	1,2	0,9
COMMERCIO AL DETTAGLIO	15,6%	0,8	0,9	1,1	1,0	0,9	1,0
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE	2,0%	1,0	0,8	0,8	1,1	1,0	0,9
ATTIVITÀ AMBIENTALI	1,8%	1,2	1,0	1,1	0,8	1,4	0,9
ALTRI SERVIZI	20,8%	0,9	0,9	0,9	1,1	0,8	1,0
TOTALE (% su regione)	-	6,9%	4,8%	15,4%	52,1%	20,9%	100%
DISTRETTI INDUSTRIALI		2	2	3	4	1	8

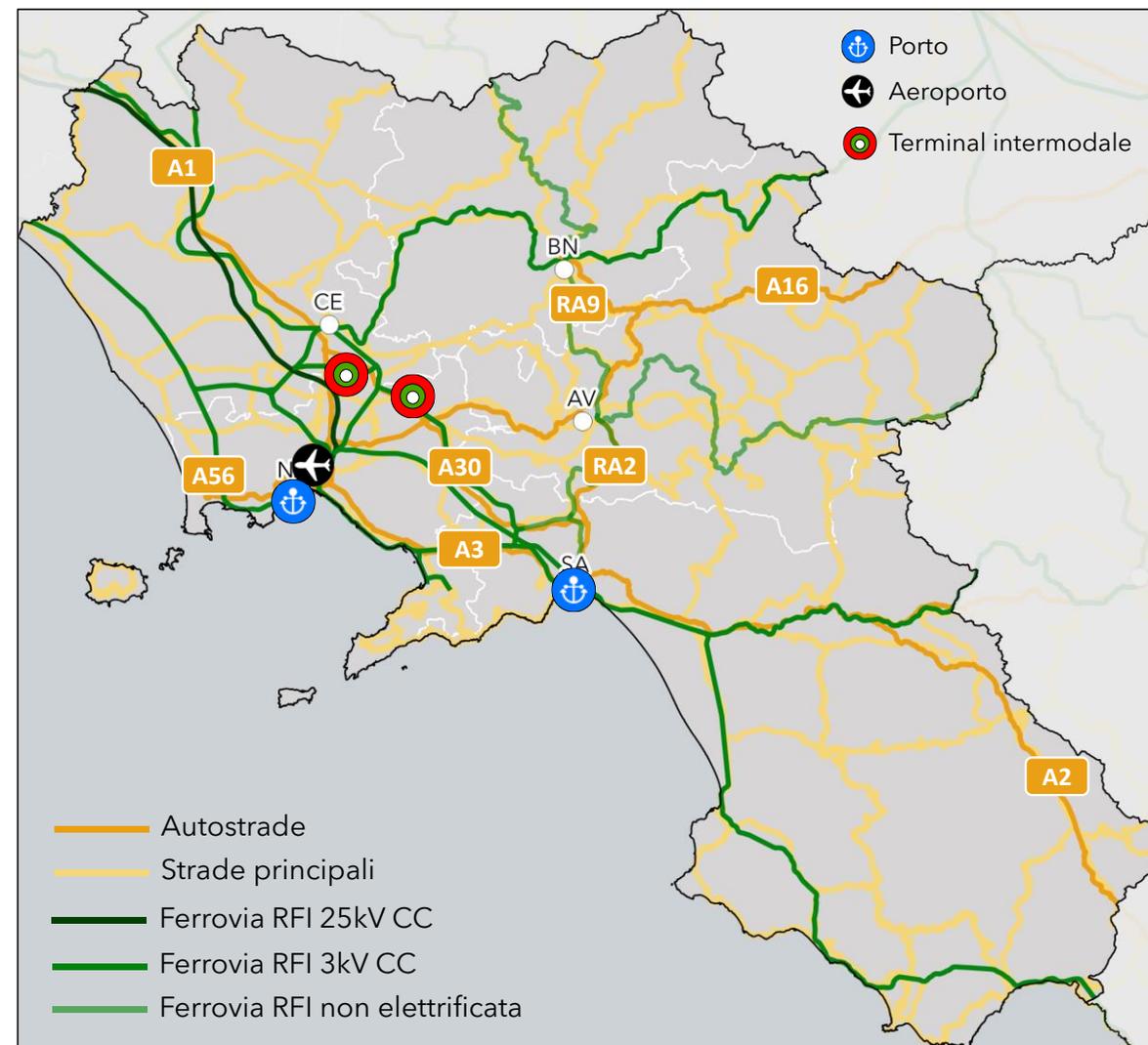


La regione Campania riveste un ruolo importante nell'economia del Mezzogiorno. Il settore della **logistica e distribuzione** occupa il **35% degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Sud e Isole**, seguito dall'**industria specializzata** e dall'**industria tradizionale**, entrambe con un peso di circa il **31%** nella macroarea. Il settore che però registra il maggior numero di addetti in regione è quello relativo ad **altri servizi** con oltre 270 mila addetti e un peso del **29%** nella macroarea.

\*Gli indici superiori a 1 evidenziano la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione.

## Il sistema infrastrutturale: dotazione fisica

- **9.300 Km di rete stradale** di cui il 5% sono di categoria autostradale e il 16% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **1.095 Km di rete ferroviaria** RFI, di cui il 78% elettrificata (72% a 3kV CC e 6% a 25kV CC ) e il 61% a doppio binario
- **2 porti:** **Napoli** (3° in Italia nel 2021 per numero passeggeri, poco più di 4,4 milioni, 6° per numero TEU, circa 653 mila, 9° per numero tonnellate, quasi 18 milioni) inserito nel Core Network europeo e **Salerno** (8° in Italia per numero TEU, circa 420 mila e 12° per numero tonnellate, quasi 16 milioni) inserito nel Comprehensive Network europeo
- **1 aeroporto internazionale:** **Napoli-Capodichino** (5° in Italia 2021 per trasporto passeggeri, poco più di 4 milioni, e 7° per trasporto cargo, 10.384 tonnellate), inserito nel Core Network europeo
- **2 terminal intermodali:** **Interporto di Nola** (NA), gestito da Interporto Campano Spa, e **Interporto di Marcianise** (CE), gestito da Interporto Sud Europa Spa, entrambi raccordati alla rete ferroviaria e inseriti nel Core Network europeo.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

# Il sistema infrastrutturale: indicatori di performance (1/2)

INDICATORE DI SINTESI		
# Campania	PROV	# Italia
1°	NA	7°
2°	CE	8°
3°	SA	12°
4°	AV	60°
5°	BN	64°

Secondo l'indicatore di performance costruito da Uniontrasporti per conto di Unioncamere italiana, nel 2021, con dati riferiti al 2019, l'attuale sistema infrastrutturale della regione Campania presenta un assetto eterogeneo sul territorio, con **un forte divario tra la fascia costiera** (con una discreta performance) e **l'entroterra** (in cui emergono criticità importanti, data anche la più elevata incidenza di aree montane). Le province di **Napoli e Caserta** rientrano **nella Top10** nazionale, soprattutto grazie alla performance portuale, seguite a breve distanza dalla provincia di **Salerno** (12<sup>a</sup> in Italia). Di contro, le province di **Benevento e Avellino** (rispettivamente al 60° e 64° posto in Italia), evidenziano un **ampio gap infrastrutturale in quasi tutte le categorie infrastrutturali**.

Entrando nel dettaglio dei singoli sistemi infrastrutturali:



**Infrastrutture ferroviarie:** La provincia di **Napoli** si posiziona al **1° posto nella macroarea del Sud e Isole** e al 4° in Italia (dopo Bologna, Roma e Milano). I punti di forza della provincia di Napoli si riscontrano in particolare in 3 ambiti: il **contesto** (numerosità e prestazioni delle stazioni ferroviarie, 3 stazioni Platinum, linee AV, assi ferroviari del Core Network), la **dotazione** (consistenza della rete ferroviaria rispetto al territorio, 100% elettrificata e 96% a doppio binario) e soprattutto la **funzionalità** (n° treni in arrivo/partenza dal capoluogo, massa assiale, pendenza, copertura GSM-R, presenza di servizi di mobilità integrata in stazione, come TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.). Di contro, la provincia di **Avellino** evidenzia la **peggiore performance** (101<sup>a</sup> in Italia): penalizzata, oltre che dal contesto (poche stazioni e di categoria Bronze/Silver, assenza di linee AV, alta incidenza di zone rurali/scarsamente popolate), anche da limitate prestazioni dotazionali (72% della rete non elettrificata e 100% a singolo binario) e funzionali. Dal punto di vista della strategia, **in regione** si evidenzia una spesa contenuta per interventi ferroviari, l'età media dei treni è superiore al dato nazionale (19,7 anni vs 15,4 anni), il 65% di età superiore a 15 anni.



**Infrastrutture portuali\*:** considerando l'estensione delle proprie coste (580 km), che rappresentano circa il 6% delle coste italiane, la presenza dei porti di **Napoli e Salerno**, con un ruolo rilevante nella realtà nazionale ed europea e che, grazie ad una buona accessibilità stradale, riescono ad esercitare la propria influenza su tutto il territorio regionale, si evidenziano **importanti carenze dotazionali** (prestazione accosti in termini di lunghezza e binari, superficie piazzali, capacità stoccaggio, dotazione tecnologica, unità locali e addetti nei trasporti marittimi) e **strategiche** (limitata spesa per interventi in opere portuali), che ne limitano le potenzialità.

## Il sistema infrastrutturale: indicatori di performance (2/2)



**Infrastrutture stradali:** la prima posizione nella classifica regionale premia la provincia di Napoli, seguita a breve distanza dalla provincia di Salerno. La provincia di **Napoli** occupa anche la **1ª posizione nella macroarea** del Sud e Isole e la **3ª in Italia** (dopo Roma e Milano), in particolare grazie ad un contesto di per sé favorevole rispetto ad altre province italiane (numerosità accessi autostradali, assenza di aree montane, grado di urbanizzazione) e alla funzionalità della rete stradale rispetto al territorio (veicoli circolanti per km di strada, incidentalità, volume veicoli leggeri sugli assi autostradali). Nel complesso, **i punti più deboli dell'assetto stradale regionale** si rilevano sotto il profilo della **dotazione** (bassa consistenza di rete stradale, soprattutto, nel caso della provincia di Napoli, se riferita alla popolazione, assenza di autostrade a 3 corsie nelle province di Benevento e Avellino) e della **strategia** (limitata spesa in interventi stradali). La provincia di **Benevento** registra **la peggiore performance** a livello regionale, si colloca in **penultima** posizione **nella macroarea** (prima di Agrigento) e **98ª in Italia**. Benevento è anche la **5ª** provincia **in Italia per indice di mortalità** degli incidenti stradali, seguita subito dopo dalla provincia di Caserta.



**Infrastrutture aeroportuali\*:** dalla lettura dell'indicatore, questa categoria risulta la meno performante. Tutte le province evidenziano una **scarsa performance a livello regionale**, nonostante la presenza di 1 aeroporto (Napoli-Capodichino) inserito nel Core Network europeo e alla sua prossimità rispetto a stazione ferroviaria, casello autostradale e centro urbano. Rispetto al territorio nazionale, gli aspetti più penalizzanti dell'assetto aeroportuale campano sono riferibili alla **dotazione** (area sedime, area parcheggio aerei, 1 sola pista, n° banchi check-in, assenza stazione ferroviaria, unità locali e addetti nei trasporti aerei), alla **funzionalità** (movimenti passeggeri e cargo, intermodalità in termini di connessioni ferroviarie/bus, posti auto, compagnie noleggio) e alla **strategia** (spesa per opere aeroportuali).



**Infrastrutture logistiche\*:** la provincia di **Caserta** è al **1° posto nel Sud e Isole** e al **12° in Italia**, tuttavia si rileva una **performance** del territorio campano nel suo **complesso carente**. Nonostante la presenza di due interporti inclusi nel Core Network europeo (Nola e Maricianise), rispetto ad altre realtà sul territorio nazionale si riscontrano carenze riferibili al **contesto** (numerosità interporti, distanza dalla stazione ferroviaria più vicina), alla **dotazione** (sup. interporto, area logistica e intermodale, volume magazzini, n° binari, unità locali e addetti nelle attività di magazzinaggio e di supporto ai trasporti), alla **funzionalità** (treni/anno, n° operatori, manifatturiero nell'area di influenza, ruolo a supporto dell'economia regionale, posizionamento nel ranking europeo) e alle **scarse strategie di investimento**.

\*Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance è stata valutata tenendo conto della capacità di attrazione non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe

# La Campania nel contesto dei Corridoi europei

La Campania è attraversata dal **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, un asse cruciale per l'economia europea, che collega Helsinki a La Valletta attraversando 8 Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. È il più esteso tra i corridoi della rete centrale.

Nota: in evidenza (a colori) i nodi Core, in tonalità grigia il porto di Salerno, inserito nel Comprehensive Network.

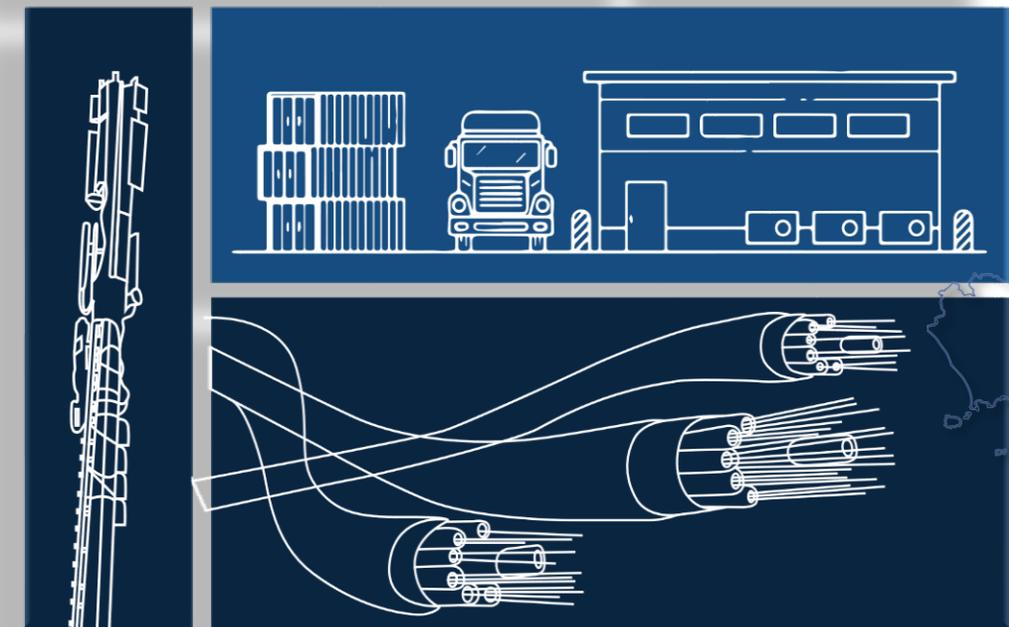


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione Europea

**Nel settore ferroviario**, le opere chiave riguardano le **linee Napoli-Bari e Napoli - Reggio Calabria**. Nel **settore marittimo**, i porti prioritari interessati sono La Spezia, Livorno, Ancona, **Napoli**, Bari, Taranto, Gioia Tauro, Augusta, Palermo.

Principali gap rispetto ai target 2030 definiti dagli Stati Membri:

- Alcune **sezioni ferroviarie** non sono conformi in termini di **peso assiale** (almeno 22,5 t), **lunghezza dei treni merci** (almeno 740 m), **velocità di linea** (almeno 100 km/h), soprattutto in prossimità di grandi nodi in cui si verificano problemi di elevato congestionamento (per es. nodo di Napoli)
- Nel **trasporto su strada** le principali criticità riguardano: l'ubicazione delle stazioni per i **carburanti puliti**, **soluzioni ITS** per informare e dirigere il traffico, **parcheggi sicuri**.
- I **porti marittimi** soddisfano già molti dei parametri di conformità stabiliti nel regolamento europeo con obiettivo il 2030. Tuttavia, la **fornitura di carburanti puliti** e la **connessione alla rete ferroviaria** attualmente sono le caratteristiche meno avanzate e richiedono misure aggiuntive se si vogliono raggiungere gli obiettivi del 2030.
- Assenza di **servizi ferroviari** diretti che collegano gli **aeroporti** con linee ad alta velocità o linee ferroviarie TEN-T a lunga distanza (a Napoli sono in corso i lavori della stazione metropolitana, Linea 1).
- Aspetti critici relativi ai **terminal intermodali**, rispetto ai target 2030, riguardano: implementazione del sistema **ICT**, **connessione all'infrastruttura ferroviaria**, limitazione della **lunghezza dei treni**, della **sagoma** e del **peso assiale**



# Le priorità infrastrutturali della Campania

- **Approccio metodologico**
- **Quadro degli interventi programmati a livello nazionale**
- **La concertazione territoriale**
- **I macro obiettivi**
- **La selezione delle priorità**
- **Le schede di dettaglio delle opere di Priorità 1**

# L'approccio metodologico

- A partire dallo stato attuale delle opere infrastrutturali presenti sul territorio e dalla programmazione esistente di livello nazionale per la Campania, attraverso l'**attività di concertazione con il territorio**, è stata delineata **una lista di opere prioritarie per il sistema imprenditoriale campano**
- Il **Libro Bianco della Campania** tiene conto di una «**vision regionale**», da cui l'esigenza di contemplare **un numero limitato di opere** su cui il sistema camerale e quello associativo possano fare leva nei tavoli istituzionali
- L'attività di **selezione delle priorità infrastrutturali** è avvenuta tenendo in considerazione alcuni criteri oggettivi minimi di priorità, a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dal sentiment del territorio
- Tra i **criteri oggettivi minimi di priorità** considerati si annoverano: scopo e rilevanza territoriale dell'opera (locale/provinciale/regionale/nazionale/internazionale); orizzonte temporale di azione (breve/medio/lungo periodo); stato progettuale (nuova proposta/progetto esistente, ma fermo/progetto esistente con iter avviato, ma da monitorare); eventuali criticità (tecniche/finanziarie/politiche); esigenze di trasporto cui assolverebbe l'opera ed eventuali risvolti di un mancato avanzamento o completamento
- Ne è derivata l'individuazione di determinati **macro obiettivi** che il territorio regionale vuole raggiungere, a cui è seguito il raggruppamento delle priorità/esigenze secondo gli stessi macro obiettivi
- Sono stati definiti **3 livelli di priorità**:
  - **Livello 1** di rilevanza almeno regionale e possibilità di azione nel breve periodo
  - **Livello 2** di rilevanza almeno provinciale e possibilità di azione del medio periodo
  - **Livello 3** di rilevanza locale e/o con possibilità di azione del lungo periodoconcentrando poi l'analisi di dettaglio (con redazione di **schede specifiche**) solo sulle opere con **Priorità di livello 1**, di maggiore rilevanza a livello regionale.
- Vengono infine individuati e riportati nel documento alcuni **Temi Complementari**, che si aggiungono alla richiesta del territorio rispetto alla infrastrutturazione fisica del territorio, riguardanti aspetti di governance, di pianificazione, di procedure.

## Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

Il quadro degli interventi programmati rappresenta una fotografia dei **principali interventi di interesse per il territorio campano che beneficiano di investimenti pubblici coordinati a livello nazionale** e che in quanto tali sono ritenuti indispensabili e strategici per lo sviluppo e la competitività del territorio.

Tra le principali fonti consultate per la realizzazione del quadro di sintesi (di seguito riportato sotto forma di tabella) si evidenziano:

- Sistema **SILOS** (sistema informativo che censisce le opere strategiche e prioritarie che nel corso degli anni sono state inserite nei documenti di programmazione, a partire dalla Legge Obiettivo del 2001) curato dall'ufficio studi della Camera dei Deputati e aggiornato annualmente (l'ultima revisione risale al mese di **agosto 2022** e analizza le opere infrastrutturali aggiornate al **31 maggio 2022**);
- **Contratti di Programma** tra gestori della rete, ferroviaria e stradale, e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (**CdP RFI 2022-2026 parte investimenti**, CdP RFI 2017-2021 parte investimenti agg. 2020-2021 e CdP Anas 2016-2020);
- **Piani commerciali** di RFI edizione febbraio 2021 e **giugno 2022**, Piano commerciale straordinario di RFI edizione agosto e novembre 2021;
- Allegati infrastrutture al **Documento di Economia e Finanza (DEF)** compreso quello del **2022**;
- **PNRR** - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e l'attuazione degli interventi;
- DPCM 16 aprile 2021, 5 agosto 2021, 23 febbraio 2022, 24 febbraio 2022 **Opere Commissariate.**

## Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

Oltre a riportare alcune informazioni descrittive dell'intervento (stato progettuale, costo, risorse finanziarie disponibili e anno di fine lavori previsto), nella colonna «nota», della tabella di sintesi, **vengono evidenziate 3 aspetti** :

- le opere da «**MONITORARE**», ossia quelle che necessitano di maggiore attenzione, di una «spinta» ulteriore da parte del territorio, perché presentano elementi di criticità (di tipo politico/finanziario/tecnico) e quindi di incertezza sui tempi di realizzazione, oppure necessitano di maggiori approfondimenti sulla reale funzionalità una volta che i lavori saranno completati (per es. il futuro programma di esercizio di una linea ferroviaria);
- le opere nel paniere di risorse del «**PNRR**», quindi le opere attenzionate nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
- le opere con «**COMMISSARIO**», contenute nel relativo DPCM sopra menzionato, alle quali è stato assegnato un commissario per accelerarne l'iter progettuale e/o realizzativo.

# Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

 OPERE FERROVIARIE	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Potenziamento con caratteristiche di AV della direttrice ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto: <b>Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto</b>	Studio di fattibilità	1.835	23%	Oltre 2030	  
Velocizzazione direttrice Salerno-Taranto: <b>Velocizzazione impianti tratta Battipaglia-Potenza</b>	Progettazione definitiva	70	93%	2026	  
Itinerario AV/AC Napoli-Bari: <b>Interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC (Variante Cancello-Napoli)</b>	Lavori in corso	848	100%	2025	  
Itinerario AV/AC Napoli-Bari: <b>Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino</b>	Lavori in corso	599	100%	2024	  
Itinerario AV/AC Napoli-Bari: <b>Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)</b>	Lavori in corso	1.092	100%	2025 - 2027	  
Itinerario AV/AC Napoli-Bari: <b>Raddoppio tratta Apice-Orsara</b>	Lavori in corso / Gara aggiudicata	2.424	100%	2026 - 2027	 
Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	n.d.	535	100%	Oltre 2021	

 PNRR  COMMISSARIO  MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

# Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

 OPERE FERROVIARIE	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
AV-AC Salerno - Reggio Calabria - Fase prioritaria - Lotti 1 e 2: - <b>Lotto 1 Sub lotto A: Battipaglia - Romagnano;</b> - <b>Lotto 1 Sub lotto B: Romagnano - fermata intermedia;</b> - <b>Lotto 1 Sub lotto C: fermata intermedia - Praja;</b> - <b>Lotto 2: Praja-Tarsia;</b> - Raddoppio Galleria Santomarco	Progettazione preliminare	13.045	86%	Oltre 2026	  
AV-AC Salerno - Reggio Calabria - Completamento (prog I107B) - Lotti 3-6: - <b>Collegamento linea a monte del Vesuvio - Battipaglia;</b> - Lotto 3: Tarsia - Montalto; - Lotto 4: Montalto - Lamezia Terme; - Lotto 5: Lamezia Terme - Gioia Tauro; - Lotto 6: Gioia Tauro - Villa S.Giovanni / Reggio Calabria	Studio di fattibilità	12.865	1%	n.d.	  
Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto (compresa nuova stazione metropolitana zona industriale ZES Porto di Salerno)	Progettazione definitiva	235	68%	2022 - 2026	 

 PNRR  COMMISSARIO  MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

# Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

 SISTEMI URBANI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Nodo AV di Napoli	Lavori in corso	504	100%	Oltre 2021	
Riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - Progetto Traccia Napoli (stralcio ferroviario) - Collegamento ferroviario con il Porto di Napoli	Studio di fattibilità	60	3%	n.d.	
Fermata Vesuvio Est Linea a monte del Vesuvio	Progettazione definitiva	61	45%	2022 - 2026	
Nodo complesso di Pompei	Progettazione preliminare	33	100%	Oltre 2021	
Completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli: tratta Dante - Garibaldi - Centro direzionale	Lavori in corso	1.787	100%	2024	
Linea 1 metropolitana di Napoli - Tratta Centro Direzionale-Capodichino-Di Vittorio	Lavori in corso	686	100%	2024	
Linea 1 metropolitana di Napoli - Ampliamento deposito mezzi di trazione e officina di manutenzione in località Piscinola	Progettazione definitiva	57	100%	n.d.	●
Linea 1 metropolitana di Napoli - Rinnovo e valorizzazione dell'armamento della tratta Montedonzelli-Piscinola	Progettazione preliminare	8	100%	2026	●
Ammodernamento funzionale tecnologico della linea metropolitana 1 e miglioramento degli standard di sicurezza e comfort	Progettazione definitiva	55	100%	n.d.	
Completamento linea 6 della metropolitana di Napoli	Lavori in corso / Progettazione preliminare	1.067	99%	Oltre 2024	

● PNRR ● COMMISSARIO ● MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

# Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

 SISTEMI URBANI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Potenziamento del sistema tranviario cittadino con adeguamento dell'attestamento in via Nazionale delle Puglie e realizzazione di alcuni tratti di interconnessione	Progettazione preliminare	51	100%	2026	●
Progetto di ammodernamento della rete, impianti e servizi autofiloviari della provincia di Napoli con integrazione alla rete filoviaria urbana nel territorio di Napoli	Progettazione preliminare	15	100%	2026	●
MCNE - Tratta Piscinola-Secondigliano-Capodichino (Circa 3,6 km)	Lavori in corso	410	100%	2024	●
Linea 7 - Bretella di Monte S. Angelo, collegamento Cumana-Circumflegrea - Tratta Soccavo-Mostra	Lavori in corso	352	100%	n.d.	
Linea Arcobaleno - Collegamento linea Alifana-Linea 1 della metropolitana di Napoli: tratta Aversa Centro-Piscinola e deposito	Lavori in corso / Progettazione preliminare	708	92%	2022 - 2026	●
Sistema della Metropolitana regionale-Ferrovia Metrocampania Nord Est-opere tecnologiche	Progettazione preliminare	36	100%	n.d.	
Armamento ferroviario sulle linee ferroviarie regionali EAV	Progettazione preliminare	15	100%	n.d.	
Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Cumana	Lavori in corso / Progettazione preliminare	245	100%	n.d.	
Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Circumvesuviana	Lavori in corso / Progettazione preliminare	679	100%	2024 - n.d.	●
Nodo complesso di Napoli Garibaldi	Progettazione preliminare	100	100%	n.d.	●

● PNRR ● COMMISSARIO ● MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

# Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

 SISTEMI URBANI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Circumflegrea: completamento e risanamenti statico della vecchia galleria Camaldoli	Lavori in corso / Esecutore individuato / bando di gara	142	82%	2022 - 2024	
Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Circumflegrea - Ammodernamento e rinnovo Quarto-Torregaveta e fabbricato d'interscambio con RFI	Studio di fattibilità	271	n.d.	n.d.	
Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Circumflegrea: Nuovo telecomando linee Flegree con fornitura in opera di tre sottostazioni elettriche e adeguamento TE gallerie	Progettazione preliminare	30	100%	n.d.	
Cumana e Circumflegrea - Attrezzaggio linee isolate con un avanzato sottosistema CCS (controllo-comando e segnalamento)	lavori in corso	30	100%	n.d.	
Circumvesuviana e Circumflegrea - Linee vesuviane e flegree - Attrezzaggio SCMT - SSB incluso CAB radio GSM-R , intervento copertura GSM-R, fibra ottica e wifi	Progettazione preliminare	81	100%	n.d.	
Nuovo collegamento in sede propria tra la stazione AV di Afragola e la rete metropolitana di Napoli (Linea 10 della Metropolitana di Napoli)	Progettazione preliminare / Studio di fattibilità	2.239	50%	2027	
Santa M. Capua Vetere-Piedimonte Matese e Ferrovia Napoli-Benevento-Cancello - Attrezzaggio SCMT - SST con contestuale adeguamento degli impianti ACEI - PPLL	Progettazione preliminare	47	100%	n.d.	
Realizzazione nuovo tracciato in sopraelevata linea Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte Matese - Tratta SMCV-Capua con eliminazione n 7 PPL	Progettazione preliminare	30	100%	n.d.	

● PNRR ● COMMISSARIO ● MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

# Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

 SISTEMI URBANI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
EAV: Potenziamento ed ammodernamento della linea Cancello-Benevento	Progettazione preliminare	109	100%	n.d.	●
EAV: Potenziamento ed ammodernamento della Linea Vesuviana	Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato	350	100%	n.d.	●
EAV SVILUPPO TECNOLOGICO: Adeguamento agli standard di sicurezza delle gallerie alle vigenti normative strutturali e prevenzione incendi - Linea suburbana EAV	Progettazione preliminare	20	100%	n.d.	●
Adeguamento e messa in sicurezza TPL campano	Progettazione preliminare	60	100%	n.d.	●
Eliminazione PPLL linea storica ferroviaria province di NA e SA	Progettazione preliminare	75	100%	n.d.	●
Metropolitana di Salerno I e II fase (Loop universitario) - Realizzazione di un collegamento in sede propria con polo universitario di Fisciano con la tratta Salerno - Avellino della rete FS	Studio di fattibilità	51	100%	n.d.	
 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Collegamento tra SS 85 Variante di Venafro all'A1	Studio di fattibilità	250	2%	n.d.	●
SS 372 Telesina Benevento-Caianello - Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900	Gara aggiudicata / Progettazione definitiva	1.022	45%	2025 / n.d.	●●
SS7 BIS - Collegamento autostradale tra la A1, l'aeroporto di Grazzanise, la direttrice Domitiana e la variante di Capua	Progettazione preliminare	315	100%	n.d.	●

● PNRR ● COMMISSARIO ● MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

# Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Collegamento autostradale Caserta-Benevento e bretelle di collegamento alla tangenziale di Benevento e alla variante di Caserta - 1°lotto - <i>Collegamento dell'area delle Forche Caudine con il Corridoio Tirrenico A30</i>	Progettazione preliminare	148	0%	n.d.	
Strada a scorrimento veloce Fondo Valle Isclero: <i>Lotto 4 (ex lotto 6) - Completamento funzionale in direzione Valle Caudina - SS 7 Appia - Completamento - Stralcio B</i>	Progettazione esecutiva	10	91%	n.d.	
Completamento asse attrezzato Valle Caudina - Pianodardine - III lotto	Progettazione definitiva	79	100%	n.d.	
Collegamento A16 - A3 - Strada a scorrimento veloce Lioni-Grottaminarda per il collegamento dell'autostrada A3 SARC (svincolo di Contursi) con l'autostrada A16 NA-BA (svincolo di Grottaminarda)	Lavori in corso / Esecutore individuato	445	98%	n.d.	
Collegamento nuova base NATO di Giugliano	Esecutore individuato	10	100%	n.d.	
SS 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	Progettazione definitiva	184	100%	n.d.	
SS 268 del Vesuvio -Tratto da km 0+000 al Km 7+750	Progettazione preliminare	370	63%	n.d.	
SS 212 della Val Fortore: <i>Lavori di completamento alla statale dallo svincolo di San Marco dei Cavoti a San Bartolomeo in Galdo - 1° lotto - Variante di San Marco dei Cavoti - 1° e 3° Stralcio</i>	Progettazione definitiva	54	100%	Oltre 2021	
SS 212 della Val Fortore: <i>Lavori di completamento alla statale dallo svincolo di San Marco dei Cavoti a San Bartolomeo in Galdo - 2 lotto - Variante all'abitato di San Bartolomeo in Galdo</i>	Progettazione preliminare	103	0%	n.d.	

 PNRR  COMMISSARIO  MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

# Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
SS 369 Appulo Fortorina - Tratto dal confine regionale all'innesto con la SS17	Progettazione preliminare	50	n.d.	n.d.	
Corridoio stradale Salerno-Potenza-Bari con estensione direttrice Basentana	Progettazione preliminare	1.060	50%	n.d.	
A2 Sa-Rc: Nuovo svincolo di Eboli in Provincia di Salerno (delocalizzazione dell'esistente ubicato al km 29+900), situato al km 31+600	Progettazione definitiva	16	100%	2025	
A2 Sa-Rc Nuovo svincolo di Sala Consilina Sud (località Trinità) in provincia di Salerno, situato al km 95+244	Progettazione preliminare	26	0%	n.d.	
A2 Sa-Rc Nuovo svincolo di Padula-Buonabitacolo, provincia di Salerno, (delocalizzazione dell'esistente ubicato al km 103+900), situato al km 103+207	Progettazione definitiva	30	2%	n.d.	
A2 Sa-Rc: Conferimento caratteristiche autostradali al Raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della SS 7 e 7 Bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16. 1° stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte	Progettazione definitiva	232	100%	n.d.	
A2 Sa-Rc: Conferimento caratteristiche autostradali al Raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7 Bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16. 2° stralcio intersezione A30 - Raccordo per Avellino allo svincolo di Solofra	Progettazione preliminare	370	35%	n.d.	
A2 Sa-Rc - Collegamento tra A2 e Variante SS 18 ad Agropoli	Progettazione preliminare	370	100%	n.d.	

 PNRR  COMMISSARIO  MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

# Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

 OPERE PORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Porto di Napoli - <i>Lavori di consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di ponente del Molo Carmine</i>	Progettazione preliminare	12	100%	n.d.	
Porto di Napoli - Collegamenti stradali e ferroviari interni al sedime portuale	Lavori in corso	27	100%	n.d.	
Porto di Napoli - <i>Interventi di riqualificazione dell'area monumentale del Porto di Napoli - Terminal Passeggeri alla Calata Beverello - Connessioni porto città e riassetto della mobilità</i>	Lavori in corso	24	100%	2022	
Porto di Napoli - <i>Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati - 2° lotto</i>	Progettazione preliminare	13	100%	n.d.	
Porto di Napoli - <i>Completamento Darsena di Levante</i>	Progettazione preliminare	20	100%	n.d.	
Porto di Napoli - <i>Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di "realizzazione del completamento della rete fognaria portuale"</i>	Progettazione preliminare	18	100%	n.d.	
Porto di Napoli - Risanamento del Bacino di Carenaggio n. 2 - Adeguamento impianto di pompaggio Bacini nn. 1 e 2 e Risanamento paramenti banchina adiacente Bacino n. 2	Lavori in corso	29	100%	n.d.	
Porto di Napoli - Rafforzamento e protezione con opera a gettata diga foranea Duca d'Aosta	Progettazione preliminare	150	100%	n.d.	
Porto di Napoli - Riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del Porto di Napoli - Recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini Generali nuove volumetrie	Progettazione preliminare	20	100%	n.d.	
Porto di Napoli - Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale	Progettazione preliminare	20	100%	n.d.	

 PNRR  COMMISSARIO  MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

# Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

 OPERE PORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	NOTA
Porto di Napoli - Potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture dell'area monumentale del porto di Napoli destinate al traffico passeggeri, alle attività portuali e di collegamento con la città	Progettazione preliminare	74	35%	n.d.	●
Porto di Napoli - Potenziamento dello scalo ferroviario asservito al Porto di Napoli e realizzazione delle infrastrutture stradali connesse	Progettazione preliminare	100	n.d.	n.d.	
Porto di Napoli - Cold Ironing	Progettazione preliminare	25	100%	n.d.	●
Porto di Pozzuoli - Opere di completamento	Progettazione preliminare	45	39%	n.d.	
Porto di Castellammare di Stabia - Messa in sicurezza del porto	Progettazione preliminare	35	100%	n.d.	
Porto di Salerno - <i>Salerno Porta Ovest I e II stralcio</i>	Lavori in corso / Progettazione preliminare	227	100%	2022 / n.d.	●
Porto di Salerno - Prolungamento del molo sopraflutto e resecazione del tratto finale del molo di sottoflutto	Lavori in corso	23	100%	2022	
Porto di Salerno - Porto commerciale di Salerno - Darsene, bacino di evoluzione e passo marittimo di accesso	Progettazione preliminare	25	100%	n.d.	
Porto di Salerno - Escavo Fondali porto commerciale	Lavori in corso	38	100%	2022	●
Porto di Salerno - Prolungamento del Molo Manfredi (nuovo PRP)	Progettazione preliminare	25	60%	n.d.	●
Porto di Salerno - Smart green port - Cold ironing	Progettazione preliminare	15	100%	n.d.	●

● PNRR ● COMMISSARIO ● MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

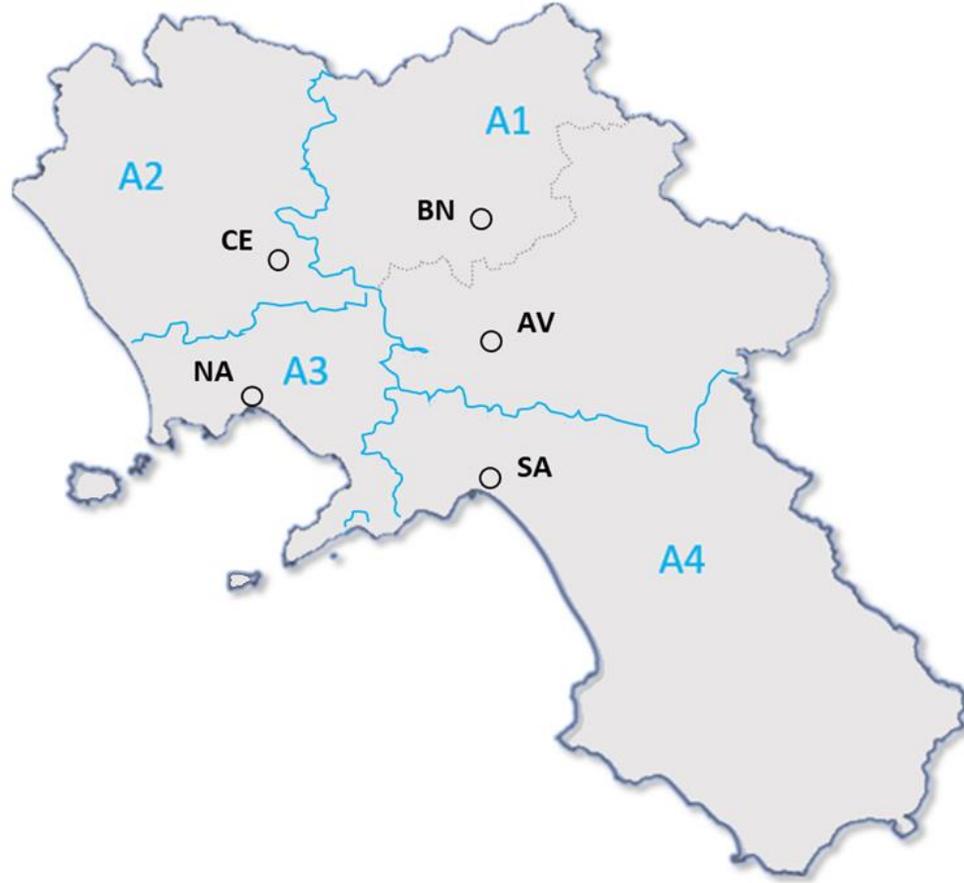
# Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

 <b>OPERE PORTUALI</b>	<b>STATO PROGETTUALE</b>	<b>COSTO (mln€)</b>	<b>DISPONIBILITA' RISORSE (%)</b>	<b>FINE LAVORI</b>	<b>NOTA</b>
Porto di Salerno - Dragaggio del Porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso - fase 2	Progettazione preliminare	40	100%	n.d.	●
Porto di Salerno - Consolidamento ed adeguamento funzionale di alcuni moli e banchine	Progettazione preliminare	40	100%	n.d.	●
ZES Campania - Porto di Salerno - Sistemazione viabilità	Progettazione preliminare	20	100%	n.d.	●●
 <b>OPERE INTERPORTUALI</b>	<b>STATO PROGETTUALE</b>	<b>COSTO (mln€)</b>	<b>DISPONIBILITA' RISORSE (%)</b>	<b>FINE LAVORI</b>	<b>NOTA</b>
ZES Campania - Nola - Interventi di reindustrializzazione e recupero ambientale dell'agglomerato industriale Nola-Marigliano	Progettazione preliminare	30	100%	n.d.	●
ZES Campania - Battipaglia - Potenziamento area della logistica e riqualificazione della viabilità	Progettazione preliminare	13	100%	n.d.	●
ZES Campania - Marcianise-Maddaloni - Infrastrutture per la mobilità delle merci e sistemazione dei piazzali e strade di accesso	Progettazione preliminare	30	100%	n.d.	●●
ZES Campania - Piattaforma logistica in Valle Ufita - Terminal scalo merci con annessa area di smistamento - Adeguamento agli standard di sicurezza	Progettazione preliminare	26	100%	n.d.	●●
ZES Campania - Fisciano-San Severino - Riqualificazione viabilità	Progettazione preliminare	5	100%	n.d.	●
 <b>OPERE IDRICHE</b>	<b>STATO PROGETTUALE</b>	<b>COSTO (mln€)</b>	<b>DISPONIBILITA' RISORSE (%)</b>	<b>FINE LAVORI</b>	<b>NOTA</b>
Campania - Invaso di Campolattaro (BN) - Realizzazione delle opere di derivazione della Diga di Campolattaro	Progettazione preliminare	478	100%	n.d.	●●

● PNRR ● COMMISSARIO ● MONITORARE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

# La concertazione territoriale



Gli ambiti territoriali del sistema camerale campano fanno riferimento a **4 aree**:

## **A1. Avellino-Benevento**

(Camera di commercio Irpinia-Sannio)

## **A2. Caserta**

(Camera di commercio di Caserta)

## **A3. Napoli**

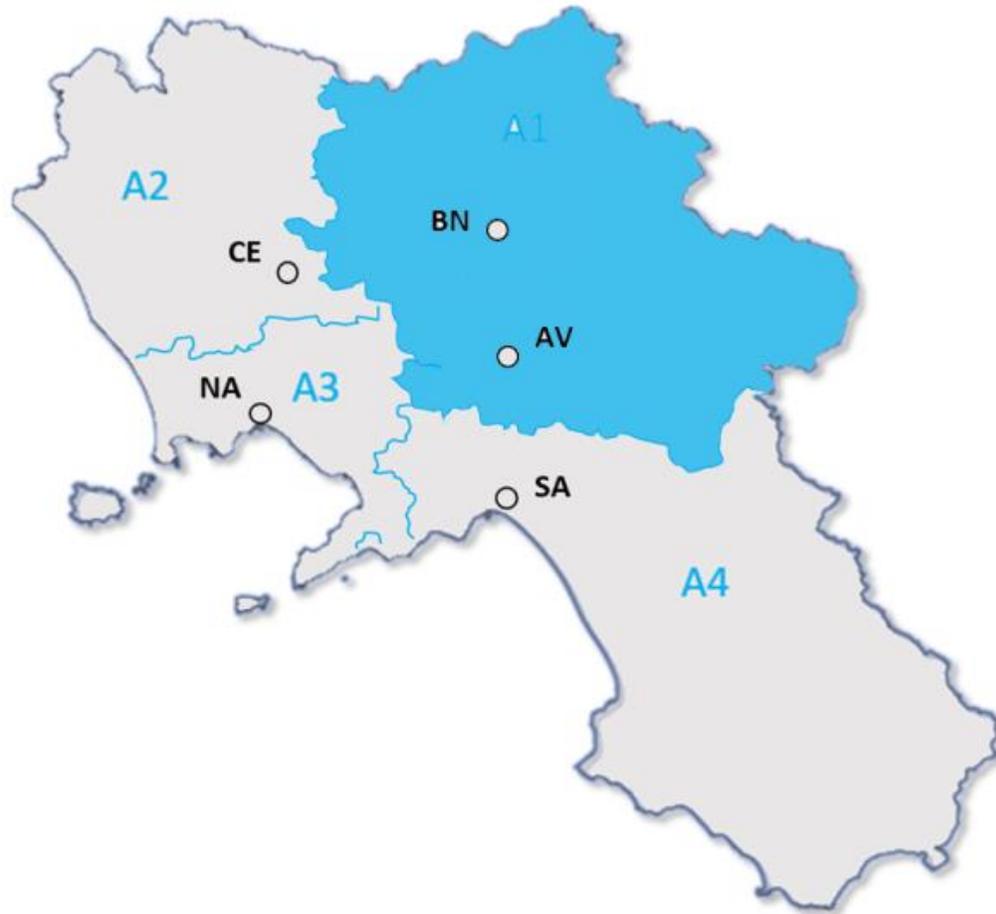
(Camera di commercio di Napoli)

## **A4. Salerno**

(Camera di commercio di Salerno)

Di seguito si riportano le **principali evidenze emerse dai tavoli di concertazione** che sono stati realizzati a livello di ambito territoriale, grazie al supporto delle singole Camere di commercio che hanno saputo coinvolgere le associazioni datoriali e gli attori chiave di ciascun territorio.

# A1. Avellino-Benevento



- **Superficie:** 4.886.33 kmq (36% della Campania)
- **Abitanti:** 663.083 (12% della Campania)
- **Imprese attive:** 68.923 (13% della Campania)
- **Addetti alle unità locali:** 83.275 (14% della Campania)
- **Specializzazioni produttive:** Agricoltura, Industria tradizionale, Industria specializzata, Costruzioni, Attività ambientali

▪ **Distretti industriali:**

Distretto tessile di Calitri	AV
Distretto conciario di Solofra	AV
Distretto tessile di San Marco dei Cavoti	BN
Distretto tessile di Sant'Agata dei Goti-Casapulla	BN

- **Nodi infrastrutturali:** -
- **TEN-T (Core):** Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

## A1. Il contesto

Poste al centro tra Napoli e Bari, le province di Avellino e Benevento sono caratterizzate dalla presenza di numerose attrattività sia dal punto di vista ambientale e paesaggistico che da un punto di vista enogastronomico. Sono, inoltre, presenti nuclei industriali (aree attrezzate ex art. 32 della legge 219/81), Aree di Sviluppo Industriali (ASI) e distretti industriali.

Nel suo complesso il territorio si caratterizza per una **discreta vocazione all'export** (3° in regione posto dopo Napoli e Salerno) ma necessita del potenziamento e del completamento di alcune infrastrutture strategiche, sia di rete che di nodo.

Vanno **realizzati interventi di grande portata** (infrastrutture, reti, servizi) per migliorare il contesto in cui si svolgono le attività produttive, affiancando l'investimento pubblico a quello privato e valutandone costantemente gli effetti in termini di impatto socioeconomico ed occupazionale.

L'area Irpinia-Sannio può diventare un territorio strategico data la sua posizione baricentrica di collegamento tra i due mari, un territorio che può rappresentare una **significativa leva di competitività** soprattutto per le **AREE INTERNE** e per il sistema produttivo.

# A1. Principali priorità di intervento

## Avellino

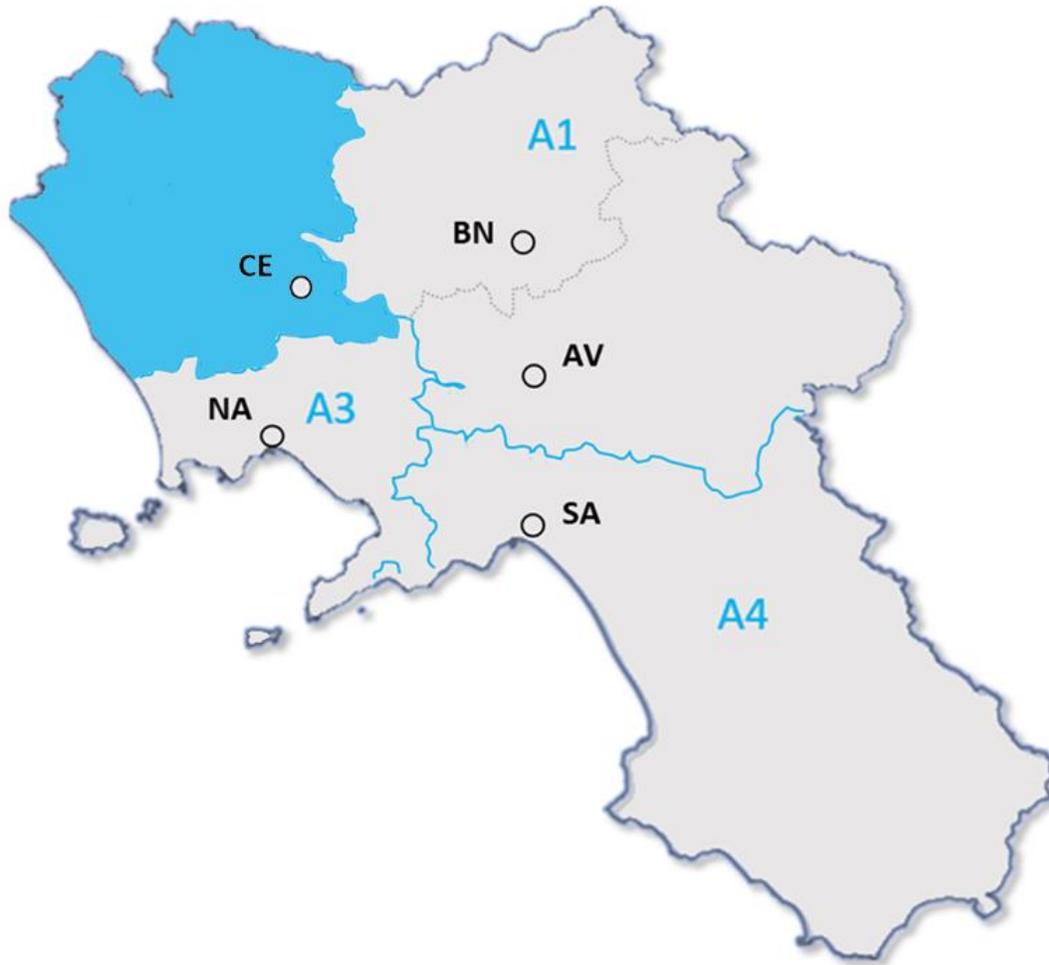
- **Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari:** la tratta ferroviaria Napoli-Bari rappresenta il più grande investimento infrastrutturale in fase di realizzazione attualmente in Italia e che riguarda il Mezzogiorno. Inserita nel corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavia Mediterraneo, che collega il Nord Europa con Germania e Sud Italia, tale opera consentirà il collegamento tra la Puglia e le province più interne della Campania con le direttrici di collegamento a NORD del Paese e con l'Europa. Perché questo investimento possa amplificare le sue ricadute, appare indispensabile **focalizzare l'attenzione sugli investimenti strettamente legati a questa imponente opera.**
- **Stazione Hirpinia e piattaforma logistica in Valle Ufita:** posta in posizione baricentrica tra Napoli e Bari, rappresenta una priorità in quanto determina, per l'intera area a cavallo tra Irpinia, Daunia, Sannio e Lucania, nuove condizioni di centralità nello scenario infrastrutturale campano e del Mezzogiorno d'Italia. La piattaforma logistica deve essere intesa, non solo come un semplice scalo merci, ma come **un vero e proprio terminal attrezzato per la logistica integrata** di grandi dimensioni in adiacenza alla stazione Hirpinia, collgendosi con alcune opere già esistenti quali il raccordo con la SS 90, la Lioni-Contursi-Grottaminarda ecc.
- **Elettrificazione della Linea Salerno-Avellino-Benevento:** l'opera consentirà lo sviluppo di tutte le realtà urbane e produttive che si affacciano sul tracciato oltre a permettere alle aree interne di raggiungere l'alta velocità ferroviaria a Salerno sull'asse Napoli-Milano. Il completamento dell'elettrificazione della tratta Avellino-Salerno avverrà entro giugno 2023 e l'entrata in esercizio entro il 31 dicembre dello stesso anno. Di particolare **importanza sarà, quindi, monitorare l'esecuzione dei lavori.**
- **Completamento asse attrezzato Valle Caudina-Pianodardine** che, insieme al rafforzamento **dell'asse Salerno - Avellino**, rappresentano due interventi infrastrutturali importanti per il territorio ai quali bisogna aggiungere **la SS 7 bis** che necessita di **lavori di adeguamento** dovuti all'elevato numero di incidenti stradali.

# A1. Principali priorità di intervento

## Benevento:

- **Scalo Merci ASI Ponte Valentino (BN):** funzionale al progetto della piattaforma logistica in Valle Ufita vi è lo snodo ferroviario per le merci nell'area industriale di Ponte Valentino a Benevento. L'area industriale Ponte Valentino, già attraversata dai binari dell'alta velocità, si candida ad ospitare una fermata al servizio di una area densamente popolata da realtà industriali di primario livello soprattutto del settore metalmeccanico per la fabbricazione dei mezzi di trasporto, della lavorazione del legno, del settore alimentare, dei prodotti in metallo, del settore chimico e informatico. Nello specifico risulta di primaria importanza la **rivitalizzazione della struttura ferroviaria preesistente "Paduli sul Calore"**
- **Ammodernamento e riqualificazione della linea ferroviaria Benevento - Napoli via Valle Caudina:** la linea ferroviaria attraversa i territori di ben quattro delle cinque province della Campania e si estende per 70 km comprendendo 14 stazioni. Prioritari risultano gli **interventi di ammodernamento e di modifica del tracciato**, ma anche **l'ammodernamento del materiale rotabile**
- **Realizzazione opere di derivazione della Diga Campolattaro per utilizzo potabile e irriguo delle acque:** l'opera risulta di primaria importanza per la Campania la quale potrà affrancarsi dalla sempre più critica importazione di risorse idriche dal Molise durante la stagione estiva, servendo i comuni delle province di Napoli e Caserta e il bacino sarnese-vesuviano. E' importante, quindi, la **realizzazione di una galleria, oggi in fase di progettazione, di 7 chilometri e mezzo** che avrà il compito di convogliare 6.500 litri d'acqua al secondo sino all'area impianti del comune di Ponte (BN).
- **SS 372 Telesina Benevento-Caianello:** l'infrastruttura collega lo svincolo autostradale di Caianello sulla A1 Milano-Napoli con la SS 88 a nord del territorio comunale di Benevento; rappresenta per il Sannio il principale collegamento stradale verso Roma e di conseguenza **fondamentale è l'adeguamento a quattro corsie** oltre che una manutenzione del manto stradale e della segnaletica, che in numerosi punti, appare carente.
- **SS 212 della Val Fortore:** la realizzazione delle Varianti previste permetterebbe un collegamento a scorrimento veloce che unisce il Benevento e il Fortore con la SS 17 nel territorio di Foggia, dando completezza e continuità ad un asse trasversale di collegamento EST - OVEST tra Campania e Puglia. **I lavori riguardano il completamento della variante di San Marco dei Cavoti e la realizzazione della variante di San Bartolomeo in Galdo.**

## A2. Caserta



- **Superficie:** 2.651,28 kmq (20% della Campania)
- **Abitanti:** 900.293 (16% della Campania)
- **Imprese attive:** 81.334 (16% della Campania)
- **Addetti alle unità locali:** 100.459 (16% della Campania)
- **Specializzazioni produttive:** Agricoltura, Costruzioni, Attività ambientali e Commercio al dettaglio
- **Distretti industriali:**

---

Distretto calzaturiero di Grumo Nevano-Aversa-Trentola Ducenta  
Distretto tessile di Sant'Agata dei Goti-Casapulla  
Distretto orafa campano

---

- **Nodi infrastrutturali:** Interporto di Marcianise
- **TEN-T (Core):** Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

## A2. Il contesto

Grazie alla sua posizione geografica la provincia di Caserta rappresenta un naturale hub logistico: posta in prossimità dell'A1 con ben 5 caselli, è attraversata dall'Alta velocità sia per le merci che per i passeggeri, nonché sita nelle immediate vicinanze di due scali portuali, quali il porto di Napoli e di Salerno, che le consentono di raggiungere in tempi brevi i paesi del mediterraneo.

A ciò bisogna aggiungere l'istituzione della Zona Economica Speciale che include diverse aree industriali della provincia, oltre alla presenza dell'Interporto Sud Europa e dello scalo merci Maddaloni-Marcianise.

In provincia è presente la zona industriale - l'area di Marcianise - più ampia per estensione della regione Campania

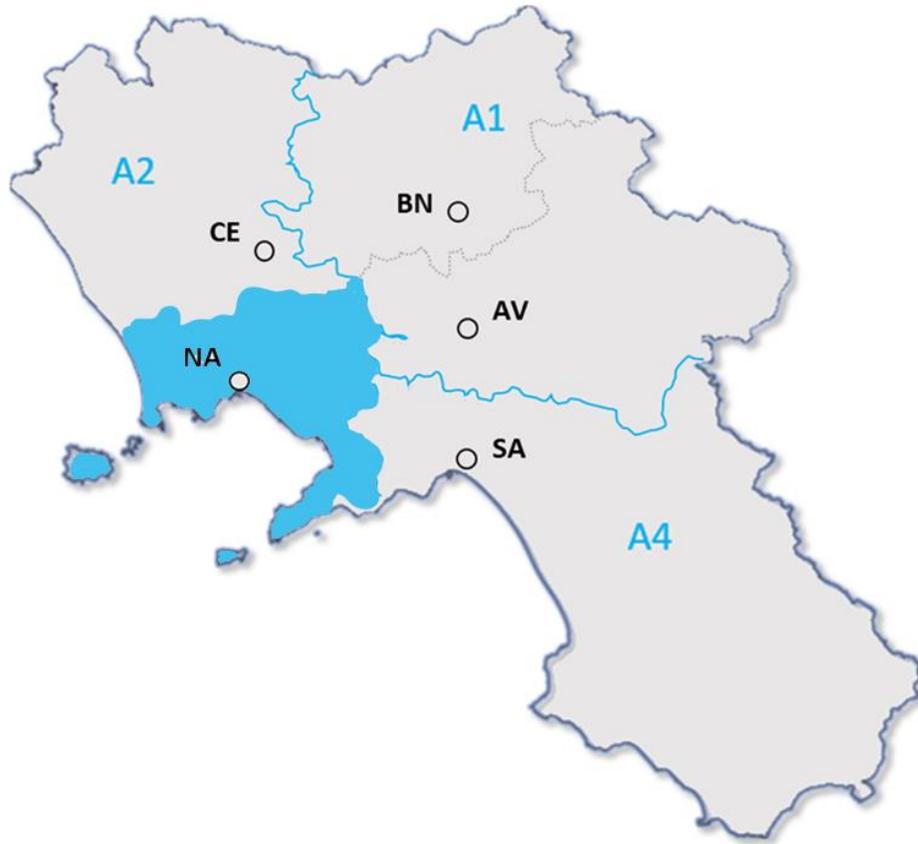
Il territorio casertano è, inoltre, caratterizzato da aree densamente urbanizzate che presentano problematiche sociali, economiche e di sviluppo urbanistico non trascurabili e che necessitano, quindi, di miglioramento delle infrastrutture, del decoro urbano e degli insediamenti industriali.

**Bisogna assicurare condizioni di vita che, a cominciare dai trasporti e dalla logistica per finire ai servizi sociali e sanitari, siano paritarie e non discriminanti per chi vive e fa impresa nel Sud**

## A2. Principali priorità di intervento

- **SS 372 Telesina Benevento-Caianello**: oltre ad essere un'infrastruttura necessaria alle aree interne della regione rappresenta per il territorio casertano un collegamento essenziale verso il Nord Italia. Di fondamentale importanza è la **manutenzione e la riqualificazione dell'infrastruttura**
- **Collegamento tra SS 85 Variante di Venafro all'A1**: l'intervento prevede il collegamento tra la SS 85 var e l'autostrada A1 nel Comune di Mignano Monte Lungo, nel mezzo delle uscite di San Vittore e Caianello della A1; è un intervento prioritario in quanto **permette di ridurre i tempi di percorrenza e aumenta la sicurezza della circolazione**.
- **Collegamento dell'area delle Forche Caudine con il Corridoio Tirrenico A30**: il progetto di fattibilità tecnica economica prevede la realizzazione di una nuova arteria stradale che costituirà l'asse di collegamento con la Caserta-Benevento. L'arteria si svilupperà tra lo svincolo Caserta Sud e Paolisi, costituendo una variante all'attuale SS7. La nuova strada svolgerà un'importante funzione di **facilitare il percorso tra le due provincie, presentandosi come un'opportunità di sviluppo turistico e commerciale per il territorio**.
- **Interporto Sud Europa**: ha una estensione di 4,2 milioni di mq ed è limitrofo al più grande scalo ferroviario merci situato all'interno dell'Area industriale di Marcianise/Maddaloni che annovera altri 2,5 milioni di mq di area strutturata per il sistema ferroviario. Oltre 4.000 persone lavorano per questo sistema logistico integrato. La dimensione dell'area, l'importanza della stessa e la sua vocazione necessitano di **importanti investimenti stradali**, che possano **migliorare la viabilità di accesso e la circolazione su gomma**, oggi molto penalizzata. In particolare tra gli interventi strategici vanno annoverati:
  - a) il progetto per la realizzazione di una **strada di collegamento tra l'uscita del casello autostradale "Caserta Sud" e la viabilità ordinaria ex S.S.87 con relativo sottopasso autostradale**, il tutto ricadente nel comune di Marcianise;
  - b) il progetto per la realizzazione di **una strada di collegamento tra l'Agglomerato ASI Marcianise e la strada a Ex s.s.87 e viabilità Outlet ed Interporto Sud Europa**;
  - c) il progetto per la realizzazione di una **rotatoria da realizzarsi tra la viabilità interportuale e la S.S.87 altezza antenna radio**, il tutto ricadente nel Comune di Marcianise.

## A3. Napoli



- **Superficie:** 1.178,94 kmq (9% della Campania)
- **Abitanti:** 2.967.117 (53% della Campania)
- **Imprese attive:** 256.230 (51% della Campania)
- **Addetti alle unità locali:** 312.737 (50% della Campania)
- **Specializzazioni produttive:** Attività assicurati e finanziarie, Logistica e distribuzione, Industria specializzata, Commercio al dettaglio, Altri servizi
- **Distretti industriali:**

---

Distretto calzaturiero di Grumo Nevano-Aversa-Trentola Ducenta  
 Distretti tessile di San Giuseppe Vesuviano  
 Distretto agroalimentare di Nocera Inferiore-Gagnano  
 Distretto orafico campano

---

- **Nodi infrastrutturali:** Interporto di Nola, Aeroporto Internazionale Napoli-Capodichino, Porto di Napoli
- **TEN-T (Core):** Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

### A3. Il contesto

La provincia di Napoli è il luogo dove si concentra la massima offerta di infrastrutture di trasporto della regione ma è anche l'area dove si verificano maggiormente fenomeni di congestione, dove i servizi di mobilità turistica, in particolare, mostrano ancora carenze e opportunità di sviluppo.

Vi è **l'Alta Velocità**, la nuova stazione di Afragola, la Napoli-Bari, la **linea 1 della metropolitana** che, ad oggi, collega due porte di accesso della città (piazza Garibaldi e porto turistico) e nei prossimi anni arriverà sino all'aeroporto di Capodichino, la terza porta della città. Presenti anche infrastrutture logistiche per il trasporto delle merci quale **l'Interporto di Nola**, oltre al **porto di Napoli** e al già menzionato **l'aeroporto di Capodichino**.

Inoltre sul territorio vi sono distretti e aree industriali, nonché Università e Centri di Ricerca ma importante è anche la specializzazione nell'enogastronomia, nella cultura e nel turismo.

**E' opportuno creare maggiori collaborazioni tra il mondo universitario ed i centri di ricerca da un lato, con il sistema delle imprese napoletane, dall'altro, al fine di aumentare la reale capacità di innovazione e il trasferimento di competenze e tecnologie abilitanti.**

## A3. Principali priorità di intervento

- **Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari**: come per le province di Avellino e Benevento, anche per Napoli la tratta ferroviaria Napoli-Bari rappresenta il più grande investimento infrastrutturale in fase di realizzazione. Risulta fondamentale porre in essere **una pianificazione strategica che possa favorire il necessario collegamento con i principali nodi di interscambio strategici** come ad es. **l'accesso alla stazione di Afragola**.
- **Porto di Napoli**: è il terzo porto italiano per numero di passeggeri ed è quello che ha registrato i più alti fattori di crescita degli ultimi anni. Al fine di valorizzare il settore passeggeri dovrebbero essere previsti, tra gli interventi:
  - **l'allungamento della banchina del Molo Angioino**, realizzato in ottica green anche attraverso l'elettificazione della banchina;
  - **verifica e risanamento delle banchine, dei sistemi di ormeggio**, nonché ripristino dei pescaggi originari e manutenzione dei fondali;
  - **riassetto della viabilità e dell'interazione porto - città**.

Importante risulta l'opera di **adeguamento delle strutture portuali e delle strutture cantieristiche**, già programmate dall'Autorità Portuale Mar Tirreno Centrale, al fine di assicurare continuità di servizio alle navi. Si tratta di una priorità necessaria da realizzare in tempi brevi per porre l'area del Mediterraneo sullo stesso piano rispetto ad altri contesti della navigazione internazionale. E' auspicabile la **realizzazione di un nuovo varco esclusivamente dedicato alla nuova darsena di levante ed all'area contenitori, con un nuovo accesso diretto al raccordo autostradale** nonché la creazione di un **collegamento tra Ferrovia e Porto** che possa interconnettere le diverse infrastrutture logistiche e di trasporto.

## A4. Salerno



- **Superficie:** 4.954,05 kmq (36% della Campania)
- **Abitanti:** 1.060.188 (19% della Campania)
- **Imprese attive:** 100.114 (20% della Campania)
- **Addetti alle unità locali:** 124.450 (20% della Campania)
- **Specializzazioni produttive:** Agricoltura, Attività ambientali e Servizi di accoglienza
- **Distretti industriali:**
  - Distretto agroalimentare di Nocera Inferiore-Gagnano
- **Nodi infrastrutturali:** Porto di Salerno
- **TEN-T (Core):** Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

## A4. Il contesto

Salerno è la seconda provincia della Campania per abitanti e numero di imprese.

I settori trainanti della provincia sono **l'agroindustria, il terziario e il turismo**. Vi è un distretto industriale, quello relativo all'agroalimentare, dove sono presenti molteplici realtà produttive di qualità e di eccellenza, ad es. dalla trasformazione del pomodoro, alla realizzazione di conserve, al vino DOC (Lettere e Gragnano), al cipollotto Nocerino (DOP), all'olio (DOP), alla melannurca (IGP).

Le attività industriali sono numerose nella zona settentrionale della provincia e nella piana del Sele, dove, oltre all'industria, inoltre, risulta molto sviluppata l'agricoltura e la zootecnia.

La provincia ha una buona vocazione all'export (il 22%) ma è **opportuno puntare sulle progettualità infrastrutturali soprattutto quelle legate allo sviluppo delle Zes per consentire ai distretti e alle aree produttive di ridurre i tempi ed i costi della logistica**.

In tal senso la provincia di Salerno è interessata da diversi progetti quali:

- Porto di Salerno: nuova stazione metropolitana (12 mln €) e sistemazione della viabilità (20 mln €)
- Fisciano-San Severino: riqualificazione viabilità (5 mln €)
- Battipaglia: potenziamento area della logistica e riqualificazione viabilità (13 mln €)

## A4. Priorità di intervento

- **Velocizzazione Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto:** investimenti importanti risultano quelli relativi alla **velocizzazione della linea e all'upgrade delle stazioni ferroviarie**. Sono attività necessarie ad assicurare il mantenimento efficiente delle infrastrutture ferroviarie, anche a garanzia della sicurezza e della tutela dei viaggiatori, dalle quali non si può prescindere.
- **Completamento collegamento Salerno Arechi-Aeroporto Pontecagnano:** il prolungamento della linea metropolitana Salerno - Arechi, fino all'aeroporto di Pontecagnano, si inserisce in un'ottica di **incremento dell'accessibilità** ai servizi ferroviari metropolitani che collegano i comuni dell'area a Sud di Salerno, con l'obiettivo di migliorare anche il servizio da e per l'Aeroporto. Il collegamento consentirà ai turisti e non solo di accedere comodamente a tutta la costa e alle aree interne della provincia salernitana attraverso il trasporto ferroviario, portando sviluppo per il territorio e servizi per i cittadini.
- **Tratta ferroviaria Sicignano-Lagonegro:** nata con finalità turistiche e attualmente in disuso, risulta rilevante la possibilità di essere ripristinata (secondo le indicazioni contenute nello studio di fattibilità attualmente in fase di predisposizione).
- **Bretella o direttrice Vallo della Lucania-Sala Consilina:** realizzare un nuovo collegamento veloce tra la Basilicata e la Campania consentirebbe un maggior sviluppo e una migliore integrazione tra le due regioni.
- **Porto di Salerno:** importante realtà della regione in continua crescita, il porto necessita di interventi diretti a: **migliorare i collegamenti stradali di accesso al porto** con la realizzazione di un nuovo ramo di uscita autostradale (Salerno Porta Ovest), la sistemazione dello svincolo autostradale zona Cernicchiara e la realizzazione di un nuovo collegamento (in galleria) tra autostrada e porto; **migliorare l'accessibilità marittima**, ossia: escavo fondali porto commerciale, prolungamento del molo sopraflutto e resecazione del tratto finale del molo sottoflutto, prolungamento del molo Manfredi, dragaggio del porto commerciale e del canale d'ingresso, consolidamento e adeguamento funzionale di alcuni moli e banchine; ed infine **realizzare interventi di digitalizzazione documentale** relativi alla sicurezza del controllo e digitalizzazione di accessi e procedure di accertamento documentale, oltre alla individuazione, attraverso il coinvolgimento di tutti i soggetti coinvolti, delle aree da destinare ad una piattaforma logistica, collocata in zone funzionali agli assi dei trasporti e movimentazione merci terra/mare.

# I Macro obiettivi

Le indicazioni emerse dai tavoli di confronto per lo sviluppo, organizzati dal Sistema Camerale della Campania, possono essere raggruppate secondo i seguenti **macro obiettivi**:

## **MO 1: ACCESSIBILITÀ INTERNA ED ESTERNA**

Migliorare la connettività delle aree interne della regione per il riequilibrio territoriale (sistema costiero ed entroterra, cittadini equamente connessi); migliorare e potenziare le connessioni esterne della Campania e i collegamenti con i mercati nazionali ed internazionali

## **MO 2: RAFFORZAMENTO DELL'INTERMODALITÀ E DELLA LOGISTICA INTEGRATA**

Migliorare l'intermodalità e la logistica integrata, con particolare attenzione alle aree ZES, attraverso lo sviluppo di nuove piattaforme logistiche ed il miglioramento dell'accessibilità dei porti e degli interporti.

## **MO 3: PROMUOVERE I COLLEGAMENTI PER LA FRUIZIONE DEL PATRIMONIO TURISTICO-CULTURALE, NATURALISTICO E PAESAGGISTICO**

Ampliare, adeguare ed efficientare la rete dei collegamenti, stradali e ferroviari, anche con il rafforzamento dei sistemi di mobilità alternativa al fine di rendere realmente accessibile l'offerta culturale e turistica regionale

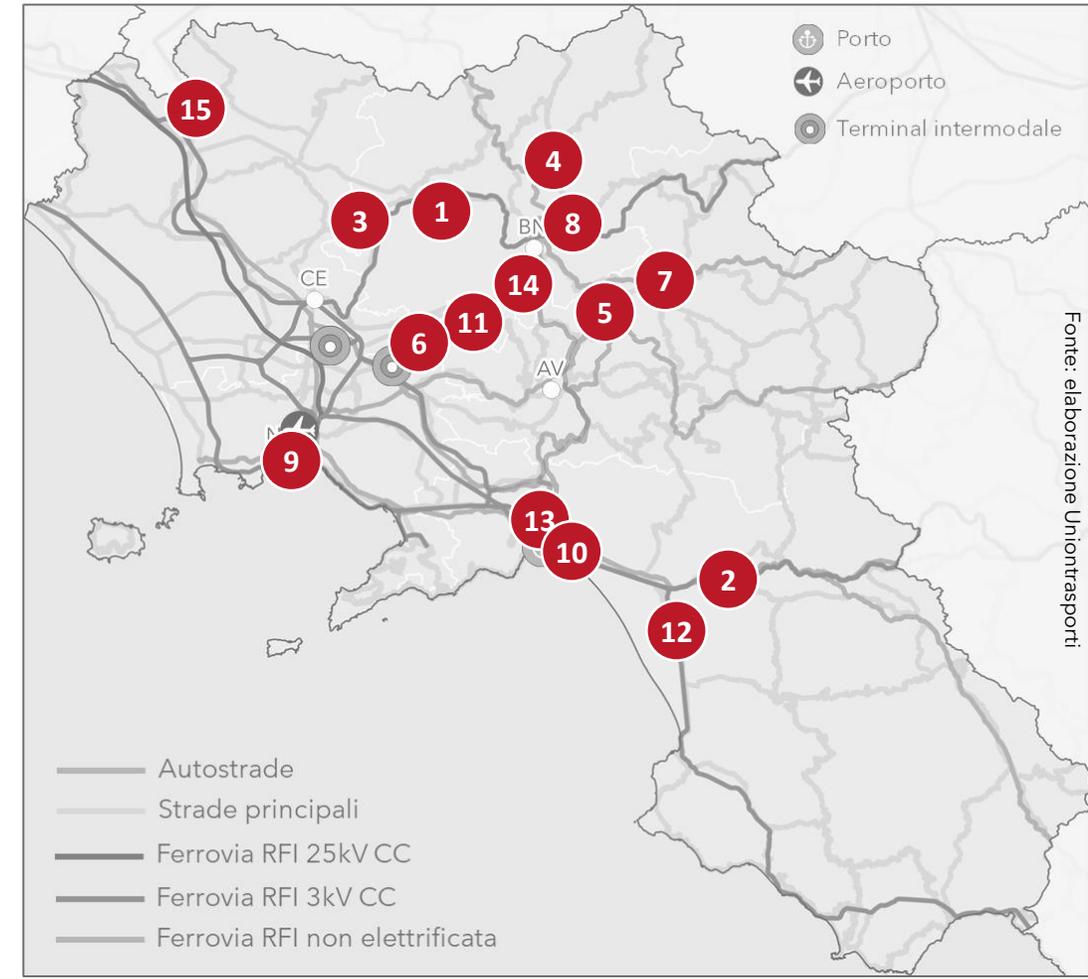
## **MO 4: POTENZIARE E METTERE IN SICUREZZA LA RETE STRADALE REGIONALE**

Aumentare gli standard di sicurezza della viabilità secondaria e favorire l'accesso alle aree interne con l'adeguamento e la razionalizzazione

MO	Intervento	N° rif. mappa
1	 Realizzazione Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari	1
1	 Velocizzazione della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto	2
1	 Adeguamento a 4 corsie della SS 372 Telesina Benevento-Caianello	3
1	 Lavori di completamento della SS 212 della Val Fortore	4
1	 Collegamento A16 - A3 : strada a scorrimento veloce Lioni - Grottaminarda	5
1	 Realizzazione del Traforo del Partenio	6
2	 Realizzazione della Piattaforma logistica in Valle Ufita	7
2	 Rivitalizzazione dello Scalo Merci ASI Ponte Valentino (BN)	8
2	 Porto di Napoli	9
2	 Porto di Salerno	10
3	 Collegamento dell'area delle Forche Caudine con il Corridoio Tirrenico A30	11
3	 Riattivazione della tratta ferroviaria Sicignano-Lagonegro	12
3	 Sviluppo dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi	13
4	 Completamento asse attrezzato Valle Caudina-Pianodardine	14
4	 Collegamento tra SS 85 Variante di Venafro all'A1	15

## La selezione delle priorità - Livello 1

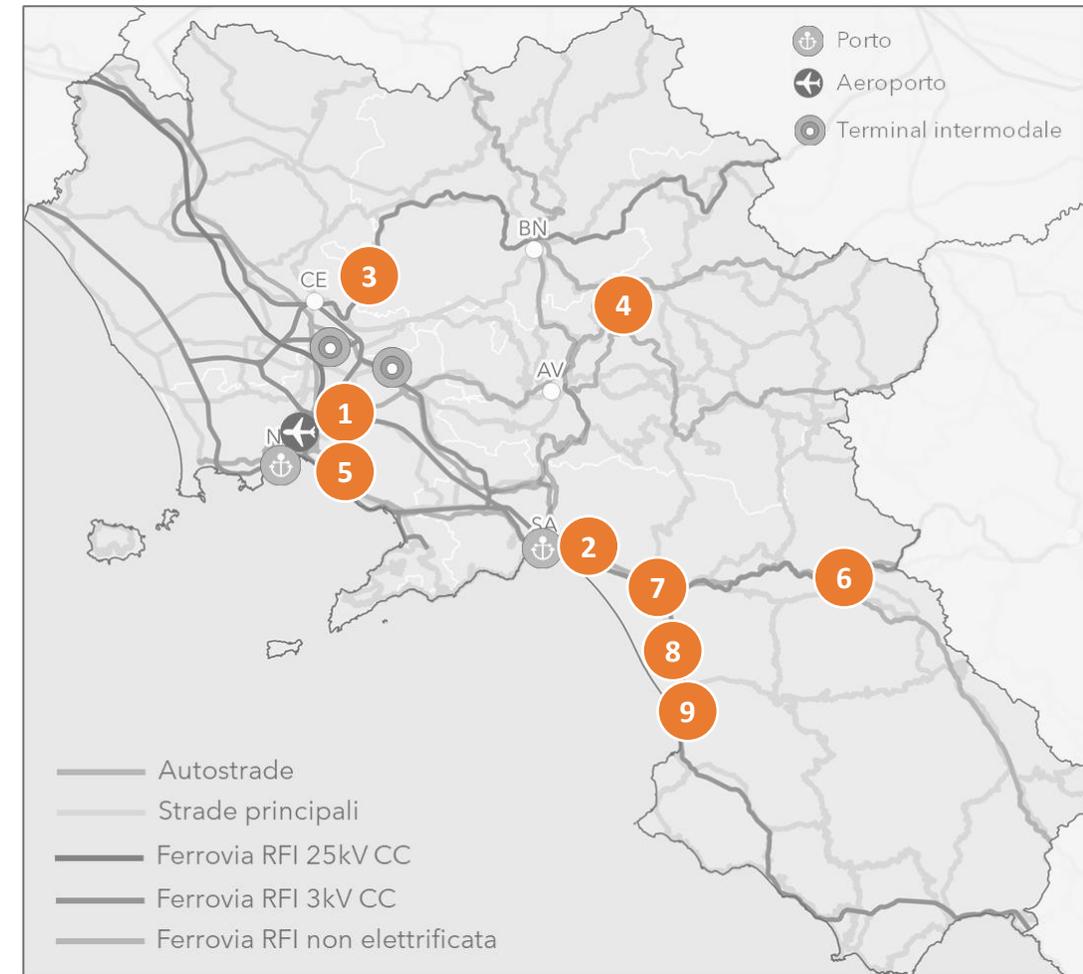
Sono state individuate **15 opere di Priorità 1 in Campania** che rispondono ai 4 macro obiettivi precedentemente evidenziati e che rappresentano **le opere più attese e strategiche dal sistema imprenditoriale per il rilancio dei territori campani**:



# La selezione delle priorità - Livello 2

Nelle priorità di livello 2 rientrano gli interventi con rilevanza almeno provinciale e possibilità di azione del medio periodo quali:

N° rif. mappa	Intervento
1	 Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto
2	 Quadruplicamento Salerno-Battipaglia
3	 Strada a scorrimento veloce Fondo Valle Isclero: Lotto 4 (ex lotto 6) - Completamento funzionale in direzione Valle Caudina - SS 7 Appia - Completamento - Stralcio B
4	 Strada a scorrimento veloce Lioni-Grottaminarda
5	 SS 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
6	 Corridoio stradale Salerno-Potenza-Bari con estensione direttrice Basentana
7	 A2 Autostrada del Mediterraneo Salerno-Reggio Calabria: Adeguamento funzionale svincolo di Eboli al km 30+000 e sistemazione viabilità locale esistente
8	 A2 Autostrada del Mediterraneo Salerno-Reggio Calabria: Svincolo di Sala Consilina Sud al km 95+224 (località Trinità)
9	 A2 Autostrada del Mediterraneo Salerno-Reggio Calabria: Nuovo svincolo di Padula - Buonabitacolo al Km 103+207. Collegamento della SS 517 Bussentina con l'A2

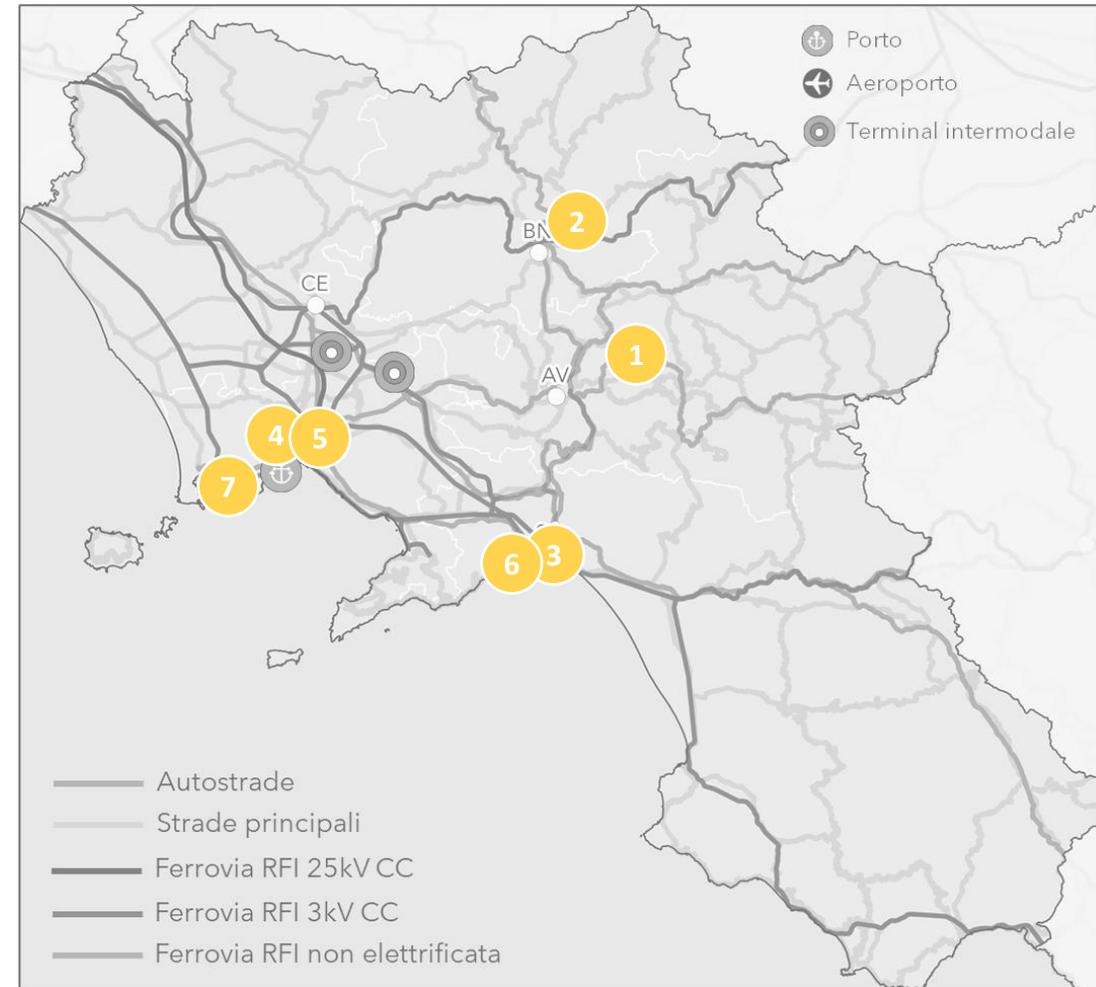


Fonte: elaborazione Uniontrasporti

# La selezione delle priorità - Livello 3

Nelle priorità di livello 3 rientrano gli interventi con rilevanza locale e/o con possibilità di azione del lungo periodo quali:

N° rif. mappa	Intervento	
1		Linea Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio
2		Linea Benevento-Pietralcina-Boscoredole
3		Completamento metropolitana di Salerno - Tratta Stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto
4		Nodo AV di Napoli
5		Completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli
6		Metropolitana di Salerno I e II fase (Loop universitario) - Realizzazione di un collegamento in sede propria con polo universitario di Fisciano con la tratta Salerno - Avellino della rete FS
7		Porto di Pozzuoli - Opere di completamento



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

**N° 1**

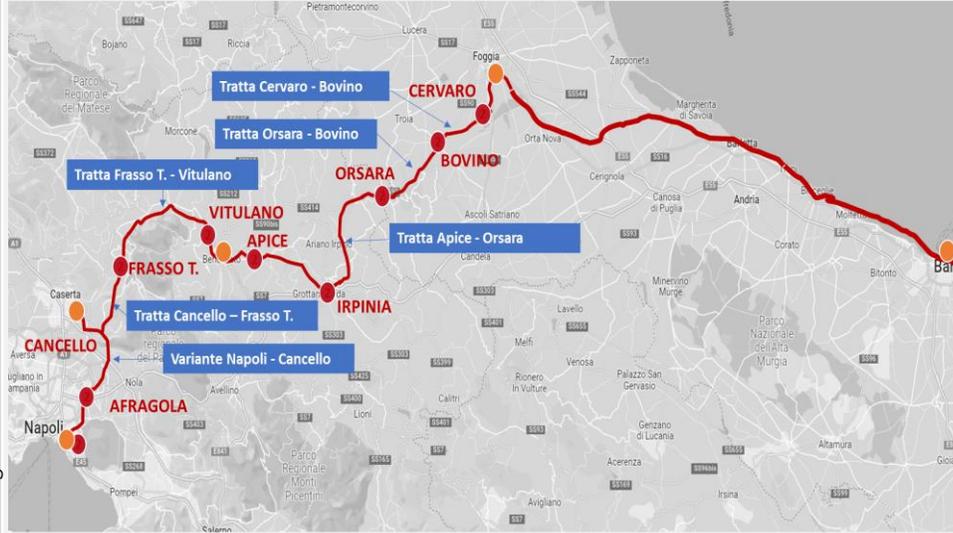


**Opera**  
**REALIZZAZIONE ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ NAPOLI-BARI**

**Rilevanza**  
**SOVRAREGIONALE**

**Stato**  
**LAVORI IN CORSO**

**Macro obiettivo 1**  
**ACCESSIBILITÀ INTERNA ED ESTERNA**



**Descrizione**

L'itinerario AV/AC Napoli-Bari è volto a garantire l'interconnessione e l'interoperabilità nell'ambito dei Corridoi Transeuropei TEN e a **consentire l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria del Sud-Est, e in particolare della Puglia e delle province più interne della Campania, con le direttrici di collegamento al Nord del Paese e con l'Europa**, al fine di favorire lo sviluppo socio - economico del Meridione. L'obiettivo principale del progetto infrastrutturale è la velocizzazione del collegamento attuale e il miglioramento dell'accessibilità al servizio nelle aree attraversate, sia per servizi nazionali di lunga percorrenza, sia per il servizio regionale e merci. Il programma di realizzazione della nuova linea Alta Capacità Napoli-Bari è ripartito in diversi sotto-progetti:

- realizzazione di una variante all'attuale linea Napoli-Cancellò per una lunghezza complessiva di 15,5 km passando dalla stazione AV di Napoli Afragola;
- raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Cancellò e Frasso Telesino e Frasso Telesino - Vitulano per una lunghezza di circa 46 km (Frasso Telesino-Telese al 2025, Telese-Vitulano al 2026). Verranno inoltre soppressi 25 passaggi a livello.
- raddoppio in variante di circa 47 km di linea della tratta Apice-Orsara, di cui 80% in galleria, con realizzazione della nuova stazione di Hirpinia;
- raddoppio in variante della tratta Orsara-Bovino. Oltre agli interventi sulle linee ferroviarie, sono previsti anche quelli di potenziamento delle stazioni di Napoli e Bari, che prevedono l'adozione delle tecnologie più moderne per la gestione del traffico: Apparatì Centrali Computerizzati (ACC) e Apparatì Centrali Computerizzati Multistazione (ACCM).
- Il completamento del raddoppio in variante della tratta Apice-Orsara è previsto oltre il 2026.

<b>Costo</b>	6.197,950 mln €
<b>Copertura</b>	100 %
<b>Fine lavori</b>	2027
<b>Criticità</b>	-
<b>Doc. programmazione</b>	Italia veloce 2020 - PNRR Commissario per la realizzazione delle opere relative alle tratte ferroviarie Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina - Ordinanza n. 1 del 12 dicembre 2014

**Note:**

**Benefici**



La regione Puglia sarà inserita nel **Sistema AV/AC Italiano**



Tempi di percorrenza per i passeggeri:  
**Roma e Bari - 3 ore**  
**Napoli e Bari - 2 ore**



**Integrazione economica e sociale** dell'interno del meridione nel resto del Paese ed in Europa



**Diminuzione CO2**- Maggiori quote di traffico su ferro **Mobilità** dei viaggiatori e delle merci in chiave **sostenibile e intermodale**

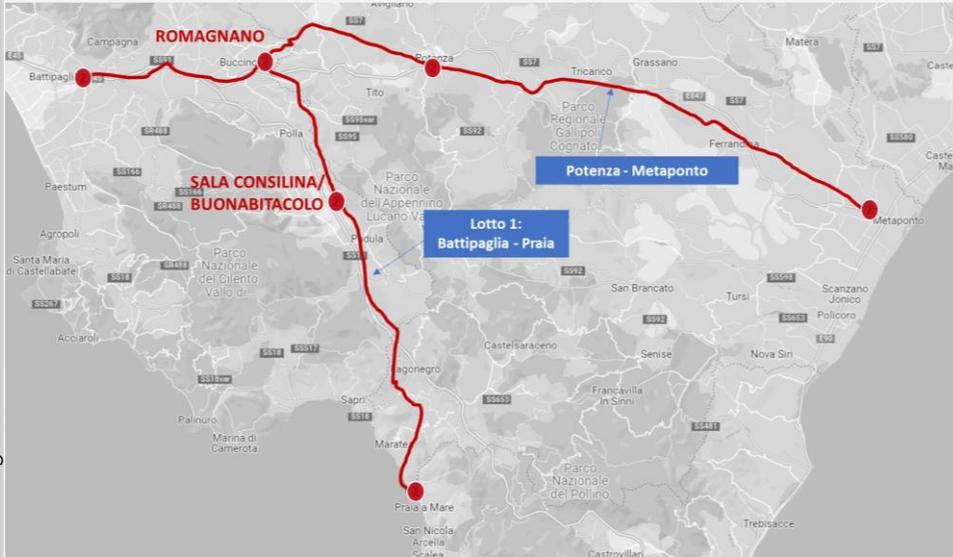
**Azioni**

Monitorare l'iter realizzativo dell'opera affinché vengano rispettati i tempi previsti

N° 2



**Opera**  
**VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA BATTIPAGLIA-POTENZA-METAPONTO-TARANTO**



<b>Costo</b>	491 mln €
<b>Copertura</b>	0,2 %
<b>Fine lavori</b>	Oltre 2030
<b>Criticità</b>	-
<b>Doc. programmazione</b>	Contratto di Programma 2017-2021, Parte Investimenti RFI PNRR
<b>Note:</b>	

**Rilevanza**  
**SOVRAREGIONALE**

**Stato**  
**PROGETTAZIONE PRELIMINARE**

**Macro obiettivo 1**  
**ACCESSIBILITÀ INTERNA ED ESTERNA**

**Descrizione**

L'intervento è parte integrante del progetto di realizzazione della nuova linea **AV Salerno-Reggio Calabria** e inserito all'interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

La nuova linea **Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria** costituisce un itinerario strategico passeggeri e merci per la connessione tra il sud e il nord della penisola, asse principale del Paese.

Il nuovo collegamento consentirà di incrementare i livelli di accessibilità alla rete AV per diverse zone ad elevata valenza territoriale **quali il Cilento e il Vallo di Diano**, la costa Jonica, l'alto e il basso Cosentino, l'area del Porto di Gioia Tauro e il Reggino, oltre che velocizzare anche collegamenti verso Potenza, verso la Sicilia, verso i territori della Calabria sul Mar Jonio e verso Cosenza e, allo stesso tempo, contribuirà in maniera significativa al potenziamento dell'itinerario merci Gioia Tauro-Paola-Bari (corridoio Adriatico).

L'intervento di **Velocizzazione Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto** prevede l'interconnessione alla futura linea AV (Lotto 1 Battipaglia - Praia) della linea esistente Potenza-Metaponto nei pressi di Romagnano che consentirebbe di ridurre significativamente i tempi di percorrenza da/per Potenza, Matera e Taranto. Sono previsti, inoltre, interventi di adeguamento sulla sede e in variante, la razionalizzazione degli impianti di stazione con contemporaneo upgrading tecnologico e rimodulazione del passo tra i punti di incrocio e la soppressione dei Passaggi a Livello presenti lungo la linea del lotto prioritario tra Potenza e Metaponto.

**Benefici**

Il tempo di percorrenza attuale sulla tratta Salerno-Taranto, per servizi lungo percorso, è pari a 3h e 33'. L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 20'.

**Azioni**

Monitorare l'iter approvativo e realizzativo dell'opera affinché vengano rispettati i tempi previsti anche in relazione al Lotto 1A **Battipaglia - Romagnano** della linea AV Salerno-Reggio Calabria in quanto tocca molti territori della provincia di Salerno soprattutto a vocazione agricola e turistica. In particolare per supportare il sistema turistico del Cilento si sollecita RFI affinché il tracciato AV garantisca interconnessioni con la mobilità ferroviaria regionale.

N° 3



**Opera**  
**ADEGUAMENTO A 4 CORSIE DELLA  
 SS 372 TELESINA BENEVENTO-  
 CAIANELLO**



<b>Costo</b>	928 mln €
<b>Copertura</b>	49 %
<b>Fine lavori</b>	Oltre 2025
<b>Criticità</b>	-
<b>Doc. programmazione</b>	Delibera CIPE n. 100/06 Delibera CIPE n. 62/11 Piano Sud L. 164/14 (Sblocca Italia) Delibera CIPE n. 98/17FSC 14-20
<b>Note:</b>	

**Rilevanza REGIONALE**

**Stato GARA AGGIUDICATA/ PROGETTAZIONE PRELIMINARE**

**Macro obiettivo 1 ACCESSIBILITÀ INTERNA ED ESTERNA**

**Descrizione**  
 La **SS 372 "Telesina"** collega lo svincolo autostradale di Caianello sulla A1 Milano-Napoli con la SS 88 a nord del territorio comunale di Benevento. Ha uno sviluppo di circa 60 Km e presenta le caratteristiche delle strade tipo IV CNR 78/80, una corsia per senso di marcia e banchine laterali. Presenta, inoltre, una serie di svincoli per riconnettersi con la rete stradale secondaria. Il progetto prevede l'adeguamento a quattro corsie dell'attuale SS 372, adottando una sezione trasversale per la piattaforma stradale corrispondente alle strade tipo "B" del D.M. 5/11/2001, con velocità di progetto comprese tra i 70 Km/h e i 120 Km/h. Il raddoppio a quattro corsie della SS 372 "Telesina" è stato suddiviso in due lotti, inseriti nel Contratto di Programma ANAS 2016-2020 approvato dal CIPE il 7 agosto 2017:

- Il primo lotto dal km 37+000 (svincolo di S. S. Telesino) al km 60+900 (svincolo di Benevento)
- Il secondo lotto, dal km 0+000 (A1 Caianello) al km 37+000 (Svincolo di S. S. Telesino)

Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 dicembre 2020, risulta il seguente stato di avanzamento per lotti:

- 1° lotto - Gara aggiudicata a dicembre 2020;
- 2° lotto - Programmato con appaltabilità prevista a gennaio 2022.

**Benefici**  
 L'adeguamento della SS 372 "Telesina" è volto a 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.

**Azioni**  
 Monitorare l'iter realizzativo dell'opera affinché vengano rispettati i tempi previsti

N° 4

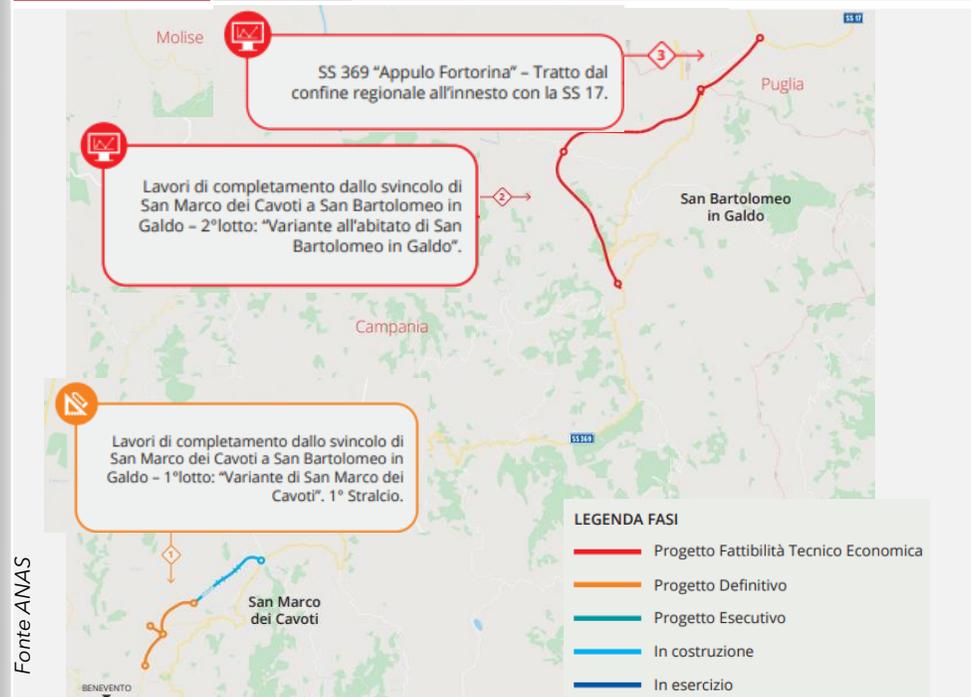


**OPERA**  
**LAVORI DI COMPLETAMENTO DELLA**  
**SS 212 DELLA VAL FORTORE**

**Rilevanza**  
**SOVRAREGIONALE**

**Stato**  
**PROGETTAZIONE**  
**DEFINITIVA /**  
**PROGETTAZIONE**  
**PRELIMINARE**

**Macro obiettivo 1**  
**ACCESSIBILITÀ INTERNA**  
**ED ESTERNA**



<b>Costo</b>	207 mln €
<b>Copertura</b>	26 %
<b>Fine lavori</b>	2024
<b>Criticità</b>	-
<b>Doc. programmazione</b>	FSC 2014-2020 da CIPE 98/2017 Legge 376/2003 art.1/e
<b>Note:</b>	

**Descrizione**

L'intervento complessivo prevede la realizzazione di un collegamento di circa 33 Km con caratteristiche assimilabili ad una strada di categoria C1 del DM 2001, lungo la direttrice "Appulo-Fortorina", tra S. Marco de Cavoti, S. Bartolomeo in Galdo ed il tratto pugliese sulla SS17.

Il primo lotto realizza la variante all'abitato di San Marco dei Cavoti, in continuità con il tratto precedente della Variante alla SS212 "del Fortore" realizzata da ANAS e del tratto di avvicinamento all'abitato realizzato dalla Provincia di Benevento. Questo primo lotto è suddiviso in 3 stralci, di cui il 2° a lavori mentre il 1° ed il 3° rientrano tra le opere commissariate. Il 3° stralcio per complessità tecnico funzionali non sarà realizzato, mentre il 1° ad oggi in progettazione 1 Km di adeguamento della SS212 ed 1, 5 Km di variante al centro abitato. In questo tratto tutto in rilevato è presente un sottopasso ed una galleria artificiale di 120 m.

Il secondo lotto relativo alla variante all'abitato di San Bartolomeo in Galdo, il cui sviluppo è pari a circa 8,5 km prevede 2 gallerie per un totale di 2.615 m e 9 opere di attraversamento, 2 viadotti e 7 ponti per un totale di 1.140 m.

La parte terminale dell'asse Appulo-Fortorina si completa con un itinerario di 3,5 Km, oltre una bretella di collegamento con la SS369 di circa 1 km. Lungo l'asse principale è presente una galleria di 1790 m e 2 attraversamenti per un totale di 570 m, lungo la bretella invece sono presenti due attraversamenti per una lunghezza totale di 40 m.

Nel tratto tra i due lotti, tra gli abitati di San Marco e San Bartolomeo in Galdo, sono previsti degli interventi di ampliamento della sede esistente fino alla dimensione della cat. C secondo DM 5/11/2001 compatibilmente con i dissesti presenti. Ove necessario saranno localmente studiate piccole varianti e rettifiche d'asse al fine di migliorarne.

**Benefici**

Riduzione del tempo di percorrenza nella tratta soggetta a variante funzionale, con incremento della sicurezza della circolazione

**Azioni**

Monitorare l'iter realizzativo dell'opera affinché vengano rispettati i tempi previsti

N° 5



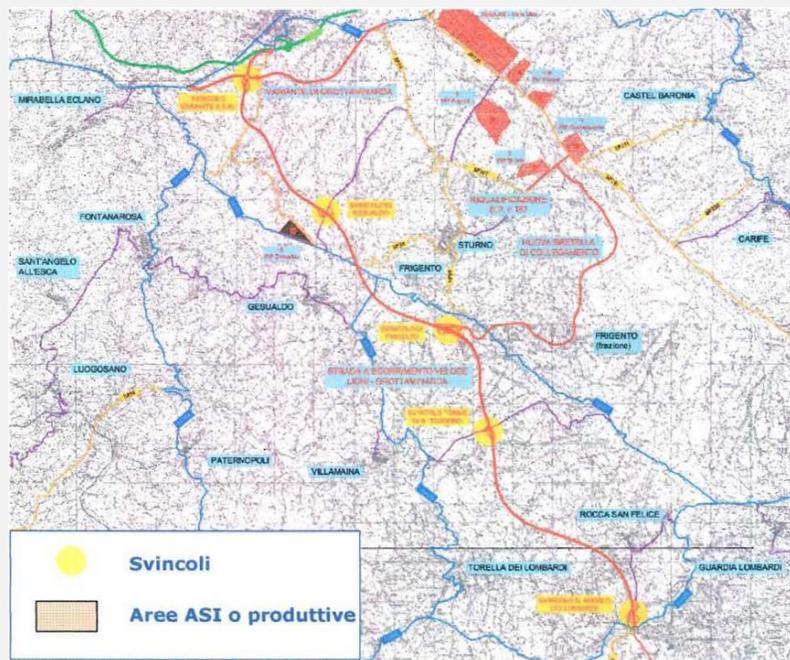
**OPERA**  
**COLLEGAMENTO A16 - A3 - STRADA A SCORRIMENTO VELOCE LIONI-GROTTAMINARDA**

**Rilevanza REGIONALE**

**Stato**  
**LAVORI IN CORSO / OPERE CON ESECUTORE INDIVIDUATO**

**Macro obiettivo 1**  
**ACCESSIBILITÀ INTERNA ED ESTERNA**

Fonte Camera dei Deputati, XVII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI - DOC. CCXXIX N. 5



**Descrizione**

La strada a scorrimento veloce Lioni - Grottaminarda rappresenta il completamento del collegamento tra l'A16 Napoli-Bari e l'A3 Salerno-Reggio Calabria, in buona parte già realizzato nel tratto Contursi - Lioni - S. Angelo dei Lombardi e rientra nel più ampio itinerario che da Contursi Terme, lungo l'autostrada A3, raggiunge Lioni con la SS 691, nota come "Fondo Valle Sele", e prosegue fino a Grottaminarda lungo l'autostrada A16.

La realizzazione dell'opera consente 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 Campania a Grottaminarda.

L'opera è suddivisa in 2 lotti, il primo della lunghezza di km 13,450 da Grottaminarda a Villamaina è in corso di realizzazione; per il secondo lotto, della lunghezza di km 6,050, da Villamaina al Quadrivio di Sant'Angelo, invece, è stato individuato l'esecutore dei lavori.

Gli imprenditori locali reputano fondamentale la presente infrastruttura in grado di agevolare e semplificare i collegamenti con la costa tirrenica ed evitare così che l'Irpinia torni in una condizione di isolamento che può incentivare processi di deindustrializzazione e di spopolamento, oltre che può determinare grave disagio e consistenti tensioni sociali.

<b>Costo</b>	445 mln €
<b>Copertura</b>	98 %
<b>Fine lavori</b>	Finanziarie
<b>Criticità</b>	-
<b>Doc. programmazione</b>	PNRR, Delibera CIPESS 79/2021 del 22 dicembre 2021
<b>Note:</b>	

**Benefici**

L'infrastruttura permetterà di raggiungere gli svincoli per la NA-BA e la SA-RC in tempi molto più rapidi. A livello locale, ci sarà una più funzionale organizzazione degli itinerari stradali, migliorando l'accessibilità ai comuni limitrofi e ad alcune aree destinate ad attività produttive localizzate in prossimità della S.S. 303.

**Azioni**

In considerazione della strategicità che l'infrastruttura rappresenta per i territori interni della Campania e per l'intero Mezzogiorno, si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

N° 6



**OPERA**  
**REALIZZAZIONE DEL TRAFORO DEL PARTENIO**

**Rilevanza REGIONALE**

**Stato PROGETTO ESECUTIVO**

**Macro obiettivo 1**  
**ACCESSIBILITÀ INTERNA ED ESTERNA**



**Descrizione**

Il Traforo del Partenio rappresenta un'opera rilevante in quanto con la sua realizzazione si vogliono:

- ottimizzare gli spostamenti dalla Valle Caudina e dalla limitrofa conurbazione di Benevento verso la Città di Napoli, Caserta e Salerno,
- superare i forti rallentamenti che attualmente si verificano lungo l'Appia per accedere al casello autostradale di Caserta sud.

Il progetto esecutivo prevede la realizzazione di un traforo di 2,9 chilometri tra Rotondi e Cervinara, che esce al confine del territorio di Avella e Tufino per poi collegarsi con l'asse autostradale.

Recentemente la realizzazione del traforo ha trovato pieno interesse nella Regione Campania che ipotizza anche un eventuale collegamento ferroviario dal capoluogo irpino a Napoli, determinando Tufino come hub di intercambio e sfruttando le linee ferroviarie già esistenti. Difatti da Avellino si potrebbe raggiungere Napoli sfruttando la tratta ferroviaria, già esistente, fino a Mercato San Severino per, poi, innestarsi sulla tratta che collegherebbe Bracigliano a Nola e sfruttare la linea della Circumvesuviana (che ha il suo capolinea a Baiano), quindi, Tufino. Lo stesso, tramite il Traforo, potrebbe avvenire con la Valle Caudina che, nelle mire della Provincia di Avellino, verrebbe servita dalla strada ferrata che, insieme alla rete viaria extraurbana, passerebbe sotto il monte Partenio.

<b>Costo</b>	150 mln €
<b>Copertura</b>	-
<b>Fine lavori</b>	-
<b>Criticità</b>	Finanziarie
<b>Doc. programmazione</b>	-
<b>Note:</b>	

**Benefici**

Il tempo di percorrenza attuale da Avellino alla Valle Caudina è di circa un ora. L'obiettivo dell'intervento è di recuperare fino a 40'. Con il traforo basterebbe arrivare all'altezza di Tufino via autostrada e con poco più di due chilometri arrivare a Cervinara.

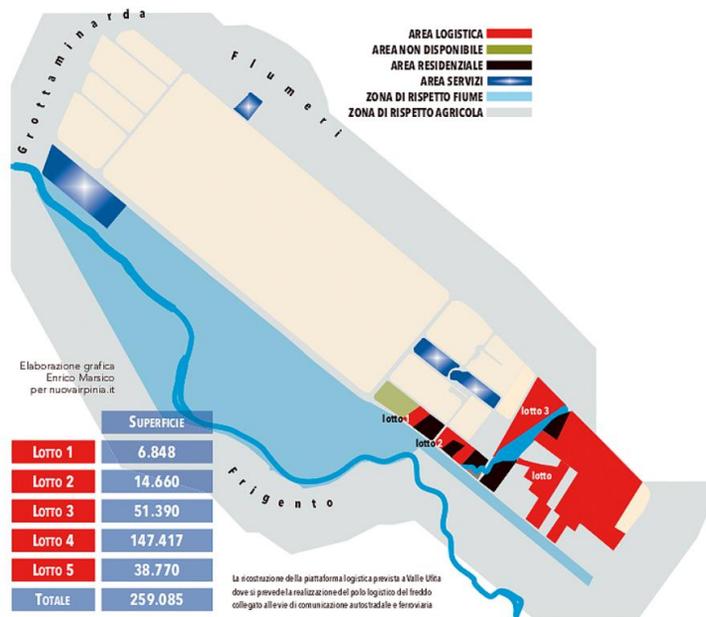
**Azioni**

Si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

## N° 7



### Opera REALIZZAZIONE DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA IN VALLE UFITA



Piattaforma logistica Valle Ufita. Il polo del freddo nella visualizzazione grafica dell'area industriale di Fiumeri

<b>Costo</b>	26	mln €
<b>Copertura</b>	100	%
<b>Fine lavori</b>	2026	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	PNRR	
<b>Note:</b>		

**Rilevanza REGIONALE**

**Stato PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA**

**Macro obiettivo 2 RAFFORZAMENTO DELL'INTERMODALITÀ E DELLA LOGISTICA INTEGRATA**

#### Descrizione

A seguito di un protocollo di intesa tra Comuni irpini, ASI, Confindustria Avellino e sindacati si vuole stimolare una maggiore organizzazione logistica delle imprese attraverso la realizzazione di **un vero e proprio terminal attrezzato per la logistica integrata** di grandi dimensioni in adiacenza alla stazione Hirpinia e che dovrà raccordarsi con alcune opere già esistenti quali il raccordo con la SS 90, la Lioni-Contursi-Grottaminarda ecc. La piattaforma logistica prevede un polo del freddo, con celle di diverse atmosfere e temperature controllate. Le celle frigo devono supportare l'intero ciclo della catena del freddo per la conservazione dei prodotti, e devono essere dotati di specifico binario rendendo così possibile l'intermodalità ferro-gomma. E' previsto:

- una zona riservata agli operatori del trasporto e della distribuzione;
- una stazione interna all'interporto, elettrificata, collegata direttamente con la rete Rfi, dotata di 7 binari elettrificati per arrivi/partenze delle merci, di 6-7 binari di circa 750-1000 metri.

La logistica non riguarda più soltanto il magazzinaggio e la preparazione degli ordini, ma anche imballaggio delle merci, pre e post manufacturing, co-packing, etichettature, operazioni di assemblaggio, gestione delle rese. Dei fondi del Pnrr, nell'ambito delle ZES sono stati destinati 26 milioni per la realizzazione della piattaforma logistica in Valle Ufita. Soggetto attuatore dei lavori all'infrastruttura, che sarà di servizio alla stazione Hirpinia dell'alta capacità Napoli-Bari, sarà Ferrovie dello Stato. L'inizio degli interventi è fissato per il 31 dicembre 2023, con fine lavori nel giugno 2026. L'intervento prevede la realizzazione del terminal scalo merci con annessa area di smistamento e adeguamento degli standard di sicurezza.

#### Benefici

La piattaforma logistica in Valle Ufita permetterà, da un lato, il rafforzamento del sistema economico e produttivo dell'Irpinia e, dall'altro, consentirà di decongestionare le città metropolitane e riequilibrare lo spopolamento delle aree interne, anche dal punto di vista ambientale e della riqualificazione urbanistica.

#### Azioni

Porre in essere un'attività di confronto con le amministrazioni locali al fine di condividere una strategia di pianificazione territoriale intercomunale che vada ad integrare ed individuare opere relative a servizi quali parcheggi, strutture ricettive, strade, ecc e siano funzionali alla Piattaforma logistica stessa. Inoltre in considerazione della strategicità che il terminal rappresenterebbe per i territori interni della Campania, si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

N° 8



**Opera**  
**RIVITALIZZAZIONE DELLO**  
**SCALO MERCI ASI PONTE**  
**VALENTINO (BN)**

**Rilevanza**  
**REGIONALE**

**Stato**  
**NUOVA PROPOSTA**

**Macro obiettivo 2**  
**RAFFORZAMENTO**  
**DELL'INTERMODALITÀ E DELLA**  
**LOGISTICA INTEGRATA**



Fonte: Confindustria - ANCE Benevento

**Costo** - mln €

**Copertura** - %

**Fine lavori** -

**Criticità** Finanziaria

**Doc. programmazione** -

**Note:**

**Descrizione**

Funzionale al progetto della piattaforma logistica in Valle Ufita vi è anche lo snodo ferroviario per le merci nell'area industriale di Ponte Valentino a Benevento. Quest'area ZES, già attraversata dai binari dell'alta velocità, si candida ad ospitare una fermata al servizio di una area densamente popolata da realtà industriali di primario livello. Difatti le merci movimentate dall'area di Ponte Valentino, considerati i soli dati rilevati da Confindustria, ammontano a circa 500 mila tonnellate/anno.

Lo Scalo merci ASI Ponte Valentino, attraverso la rivitalizzazione della struttura ferroviaria preesistente "Paduli sul Calore", vuole quindi creare un sistema efficiente di trasposto merci via ferro capace di servire prioritariamente le aziende dell'area Industriale di Ponte Valentino in maniera prioritaria su tratte lunghe.

L'opera consentirebbe di creare un collegamento con i mercati del paese del Centro Europa nell'ambito del corridoio Scandinavia Mediterraneo.

**Benefici**

Rafforzamento del sistema economico e produttivo del Sannio e possibilità di spostare su ferro un numero copioso di trasporto attualmente realizzato su gomma.

**Azioni**

Attualmente mancano le risorse dirette alla rivitalizzazione della struttura ferroviaria «Paduli sul Calore»; è opportuno effettuare un'interazione tra RFI e Regione Campania affinché l'investimento possa essere reperito nell'ambito dei programmi regionali ed europei e nel Contratto di Programma Mit-Rfi.

N° 9



Opera

PORTO DI NAPOLI



Fonte: Il Denaro

<b>Costo</b>	507 mln €
<b>Copertura</b>	78 %
<b>Fine lavori</b>	-
<b>Criticità</b>	Finanziaria
<b>Doc. programmazione</b>	Allegati Def infrastrutture

**Note:**

**Rilevanza**  
SOVRAREGIONALE

**Stato**  
LAVORI IN CORSO /  
PROGETTAZIONE  
PRELIMINARE

**Macro obiettivo 2**  
RAFFORZAMENTO  
DELL'INTERMODALITÀ E DELLA  
LOGISTICA INTEGRATA

**Descrizione**

Il Porto di Napoli, posto al centro del Mar Mediterraneo, lungo la rotta ideale tra Suez e Gibilterra, è tra i principali scali nei traffici commerciali e registra aumenti costanti nel traffico passeggeri. Tra gli interventi in corso d'opera nel Porto di Napoli, di particolare importanza, si segnalano quelli ricadenti nel programma **ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti**, quelli **dell'accessibilità marittima** nonché quelli finalizzati a rafforzare il Porto per **affrontare e superare un evento climatico naturale non prevedibile** e quelli finalizzati ad incrementare significativamente **la sostenibilità ambientale** tra cui:

- il potenziamento dello scalo ferroviario asservito al Porto di Napoli e realizzazione delle infrastrutture stradali connesse
- il prolungamento e rafforzamento della diga Duca D'Aosta
- il potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture dell'area monumentale destinate al traffico passeggeri, alle attività portuali e di collegamento con la città
- la progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di realizzazione del completamento della rete fognaria portuale

In programmazione sono, infine, i lavori riguardanti le attività industriali e quelli relativi alla recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini generali volume esistente

**Benefici**

- Migliorare la competitività del sistema portuale ed interportuale
- Potenziale infrastrutture e attrezzature portuali
- Migliorare gli standard ambientali energetici ed operativi

**Azioni**

Monitorare l'iter realizzativo dei vari interventi affinché vengano rispettati i tempi previsti

N° 10



**Opera**  
**PORTO DI SALERNO**



Fonte: salernotoday.it

<b>Costo</b>	254 mln €
<b>Copertura</b>	96 %
<b>Fine lavori</b>	-
<b>Criticità</b>	Finanziaria
<b>Doc. programmazione</b>	Allegati Def infrastrutture
<b>Note:</b>	

**Rilevanza**  
**SOVRAREGIONALE**

**Stato**  
**LAVORI IN CORSO /  
PROGETTAZIONE  
PRELIMINARE**

**Macro obiettivo 2**  
**RAFFORZAMENTO  
DELL'INTERMODALITÀ E DELLA  
LOGISTICA INTEGRATA**

**Descrizione**

Il Porto di Salerno è collegato con le principali aree del mondo, garantendo servizi multifunzionali e veloci. Grazie all'elevato rapporto esistente tra merci movimentate e spazi disponibili, Salerno è uno dei porti più efficienti e dinamici in Europa e rappresenta un importante snodo delle Autostrade del Mare. Si colloca tra i primi regional port per la movimentazione di container e tra i primi hub per le autovetture nuove. I traffici di merci e passeggeri sono in costante crescita grazie all'attivazione di nuove linee regolari e ai lavori di modernizzazione delle infrastrutture portuali. Il Porto di Salerno è interessato da diversi interventi ma quello di particolare rilevanza riguarda la realizzazione delle gallerie di "Salerno Porta Ovest" che congiungono direttamente il Porto con i principali snodi ferroviari ed autostradali. Inoltre, con il completamento degli interventi diretti a migliorare l'accessibilità marittima si punterà all'ingresso di navi di ultima generazione e all'attivazione di nuove linee regolari.

**Benefici**

Risolvere le criticità connesse al traffico commerciale da e per il porto che si incrocia con quello urbano in entrata e in uscita dalla città di Salerno

**Azioni**

Monitorare l'iter realizzativo dei vari interventi affinché vengano rispettati i tempi previsti

N° 11



**Opera**  
**COLLEGAMENTO DELL'AREA DELLE FORCHE CAUDINE CON IL CORRIDOIO TIRRENICO A30**



<b>Costo</b>	149	mln €
<b>Copertura</b>	0	%
<b>Fine lavori</b>	Oltre 2025	
<b>Criticità</b>	Finanziaria	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note:</b>		

**Rilevanza REGIONALE**

**Stato**  
**PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA**

**MACRO OBIETTIVO 3**  
**PROMUOVERE I COLLEGAMENTI PER LA FRUIZIONE DEL PATRIMONIO TURISTICO-CULTURALE, NATURALISTICO E PAESAGGISTICO**

**Descrizione**

L'intervento riguarda la realizzazione di una nuova arteria stradale che costituirà l'asse di comunicazione con la Caserta - Benevento mediante il collegamento dell'area delle Forche Caudine con il corridoio Tirrenico, Marcianise - Paolisi.

Attualmente il **progetto di fattibilità tecnica economica** è stato presentato ai comuni interessati. L'arteria si svilupperà tra lo svincolo di Caserta Sud e Paolisi, costituendo una variante all'attuale SS7. La nuova strada svolgerà inoltre l'importante funzione di facilitare il percorso tra le due provincie, presentandosi dunque come un'opportunità di sviluppo turistico e commerciale per i territori

**Benefici**

Il territorio è caratterizzato dalla presenza di diversi attrattori turistici e da eccellenze enogastronomiche ed attraverso il nuovo collegamento si punta a decongestionare la SS 7 e ad aumentare la sicurezza della circolazione

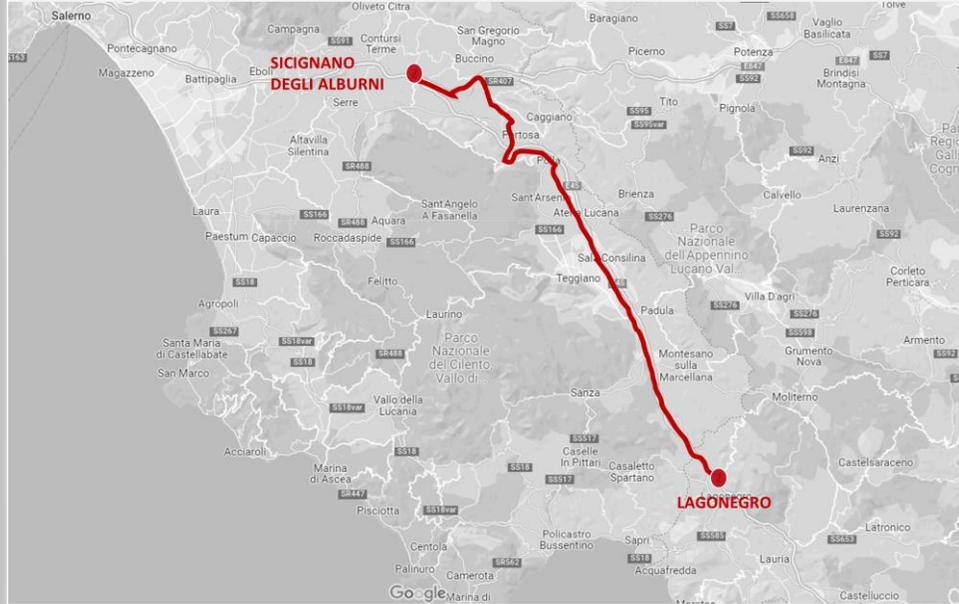
**Azioni**

Monitorare l'iter realizzativo dell'opera

**N° 12**



**Opera**  
**RIATTIVAZIONE DELLA TRATTA FERROVIARIA SICIGNANO-LAGONEGRO**



<b>Costo</b>	-	mln €
<b>Copertura</b>	-	%
<b>Fine lavori</b>	-	
<b>Criticità</b>	-	Finanziaria, tecnica
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note:</b>		

**Rilevanza**  
**SOVRAREGIONALE**

**Stato**  
**PROPOSTA**

**MACRO OBIETTIVO 3**  
**PROMUOVERE I COLLEGAMENTI PER LA FRUIZIONE DEL PATRIMONIO TURISTICO-CULTURALE, NATURALISTICO E PAESAGGISTICO**

**Descrizione**

Tra gli interventi prioritari vi è la **riattivazione della linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro** sospesa nel 1987, in occasione di lavori di elettrificazione della linea ferroviaria Battipaglia - Potenza. La tratta, oltre ad avere una importante valenza turistica per i luoghi che attraversa può svolgere diverse funzioni così come segnalato più volte dai Comitati e dalla popolazione locale. E' possibile riattivare il **percorso turistico ferroviario** tra l'Area archeologica di Paestum, la Certosa di Padula e i Sassi di Matera, visto che a Paestum la stazione ferroviaria sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria si trova di fronte agli scavi archeologici, a Padula la Certosa è collocata a meno di 2 km dalla stazione ferroviaria sulla linea Sicignano-Lagonegro, che con pista ciclabile di collegamento già realizzata è facilmente accessibile, mentre è in corso di costruzione il collegamento ferroviario Ferrandina-Matera sulla linea Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto. Può permettere alla Regione Basilicata di assicurare, con il contratto di servizio per il Trasporto Pubblico Locale, **corse di treni regionali veloci** sulla relazione Lagonegro (Lagonegrese)-Montesano/Buonabitacolo (Moliternese)-Atena Lucana (Val d'Agri, Valle del Melandro) attraverso la realizzazione di una fermata dei Treni Alta Velocità in corrispondenza della stazione di Atena Lucana sulla linea Sicignano-Lagonegro in una zona in cui è prevista la sovrapposizione, per alcuni chilometri, del tracciato delle due linee ferroviarie. Può, infine, durante il normale esercizio ferroviario della tratta Alta Velocità **assicurare lo sgombero ed il ricovero, nel più breve tempo possibile, dei Treni Alta Velocità** fermi sulla linea AV per guasti mediante l'utilizzo di locomotori per traino dei treni che percorrono la parallela linea Sicignano-Lagonegro, interconnessa con la tratta AV.

**Benefici**

Sviluppo delle aree interne del Mezzogiorno, arresto dello spopolamento ed opportunità di sviluppo turistico e commerciale per i territori.

**Azioni**

Seguire la realizzazione dello studio di fattibilità e puntare ad una strategia di lobby con gli stakeholders del territorio per permettere la riattivazione della linea.

N° 13



**Opera**  
SVILUPPO DELL'AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI

**Rilevanza**  
SOVRAREGIONALE

**Stato**  
PROGETTAZIONE

**MACRO OBIETTIVO 3**  
PROMUOVERE I COLLEGAMENTI PER LA FRUIZIONE DEL PATRIMONIO TURISTICO-CULTURALE, NATURALISTICO E PAESAGGISTICO



**Nuovo Terminal Passeggeri**



Fonte: Regione Campania - Aeroporto di Salerno

<b>Costo</b>	73	mIn €
<b>Copertura</b>	100	%
<b>Fine lavori</b>	2035	
<b>Criticità</b>	Finanziaria, tecnica	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note:</b>		

**Descrizione**

L'Aeroporto Costa d'Amalfi, situato nella provincia di Salerno, rappresenta un nodo strategico per il territorio; annoverato tra gli scali di interesse Nazionale, dal 2019 è gestito da G.E.S.A.C. ed insieme all'Aeroporto Capodichino di Napoli costituiscono il Sistema Aeroportuale Campano.

Il Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Salerno prevede interventi infrastrutturali per un importo complessivo di 257 milioni di euro fino al 2043, fra finanziamenti pubblici e privati che, in maniera graduale, consentiranno di accogliere fino a **6 milioni di passeggeri**.

Le opere più significative riguardano:

- prolungamento della pista
- nuova Aerostazione Passeggeri e terminal di aviazione generale
- piazzole di sosta per gli aeromobili
- deposito Carburanti
- Edifici operativi

Attualmente sono in corso interventi relativi alla **realizzazione della nuova pista di volo**, che raggiungerà i 2.000 metri di lunghezza e sarà dotata di moderni ed efficaci impianti di segnalazione luminosa. A gennaio 2022 è stata inoltre assegnata la progettazione della c.d Fase 2 che prevede, tra le altre opere, la realizzazione del **nuovo Terminal Passeggeri**, il **secondo allungamento della pista fino a 2.200 metri e le aree di parcheggio e di accessibilità all'aeroporto**. La progettazione è stata aggiudicata, attraverso procedura di gara internazionale, ad un raggruppamento di imprese capitanato dalla società multinazionale Deerns.

**Benefici**

Lo sviluppo dell'aeroporto Salerno-Costa D'Amalfi rappresenta un volano dell'economia salernitana in particolare del turismo, in quanto permette di raggiungere in tempi brevi eccellenti destinazioni turistiche quali la costiera amalfitana e quella sorrentina.

**Azioni**

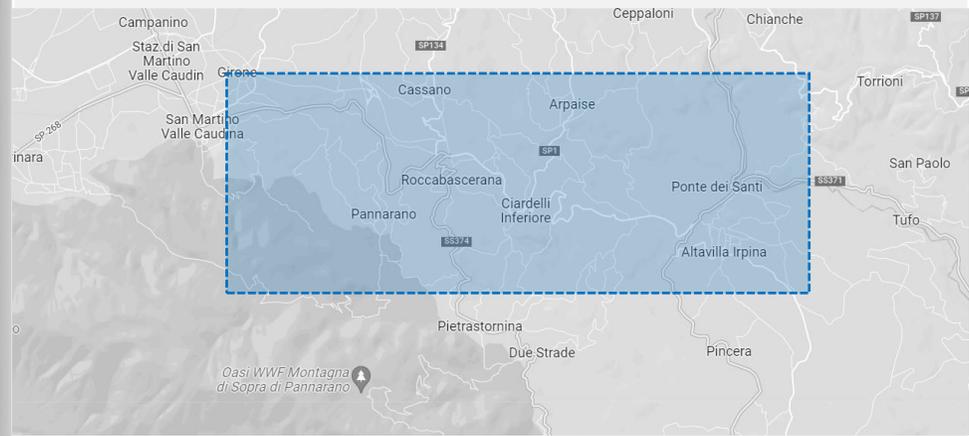
Monitorare l'iter realizzativo dell'opera, in particolare vigilare affinché si portino a compimento i lavori di allungamento della pista e delle infrastrutture dedicate nei tempi previsti.

N° 14



**Opera**

**COMPLETAMENTO ASSE  
ATTREZZATO VALLE CAUDINA-  
PIANODARDINE**



<b>Costo</b>	79	mIn €
<b>Copertura</b>	100	%
<b>Fine lavori</b>	-	
<b>Criticità</b>	Finanziaria, tecnica	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note:</b>		

**Rilevanza REGIONALE**

**Stato PROGETTAZIONE PRELIMINARE / PROGETTAZIONE DEFINITIVA**

**MACRO OBIETTIVO 4 POTENZIARE E METTERE IN SICUREZZA LA RETE STRADALE REGIONALE**

**Descrizione**

Il **completamento asse attrezzato Valle Caudina - Pianodardine** è un intervento che ricade nel territorio avellinese. E' suddiviso in due progetti:

- Completamento asse attrezzato Valle Caudina - Pianodardine - III lotto: Roccabascerana - Altavilla Irpina o detto anche *Tangenziale delle aree interne* in quanto rappresenta il collegamento veloce con il capoluogo di Avellino e quindi con l'autostrada A16 Napoli-Bari, innestandosi nella fondovalle Isclero, fino a Caianello.
- Completamento asse attrezzato Valle Caudina - Pianodardine - IV lotto

L'opera permette di migliorare l'accessibilità dei territori interni e di potenziare i collegamenti della provincia con la Valle Caudina.

Attualmente l'asse è interessato da lavori di manutenzione straordinaria ad opera del Consorzio Asi Avellino diretti a migliorare le condizioni di sicurezza lungo l'intera per un importo complessivo di circa 100.000,00 euro. L'intervento prevede, oltre che la messa in sicurezza della galleria Pepicelli anche l'installazione della segnaletica stradale lungo tutto l'asse viario, al fine di indicare agli utenti eventuali pericoli ed i limiti di velocità da rispettare.

**Benefici**

Potenziare e mettere in sicurezza i collegamenti dei territori interni alla regione

**Azioni**

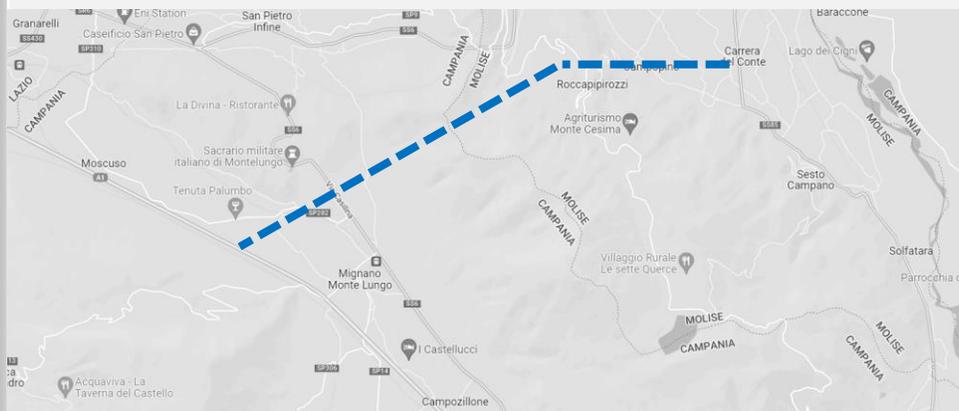
Monitorare l'iter realizzativo dell'opera affinché vengano rispettati i tempi previsti nonchè reperire ulteriori investimenti al fine di realizzare anche il IV lotto in tempi brevi.

N° 15



Opera

COLLEGAMENTO TRA SS 85  
VARIANTE DI VENAFRO ALL'A1



<b>Costo</b>	250	mln €
<b>Copertura</b>	2	%
<b>Fine lavori</b>	-	
<b>Criticità</b>	Finanziaria, tecnica	
<b>Doc. programmazione</b>	Contratto di Programma ANAS 2016-2020 FSC 2014-2020	

**Note:**

**Rilevanza**  
SOVRAREGIONALE

**Stato**  
STUDIO DI  
FATTIBILITA'

**MACRO OBIETTIVO 4**  
POTENZIARE E METTERE IN  
SICUREZZA LA RETE STRADALE  
REGIONALE

**Descrizione**

L'intervento prevede il **collegamento tra la SS 85 var e l'autostrada A1** nel Comune di Mignano Monte Lungo, nel mezzo delle uscite di San Vittore e Caianello della A1. Tale soluzione della lunghezza di circa 10 km (metà nel territorio della Regione Molise e metà nella Regione Campania) prevede la costruzione di due importanti gallerie.

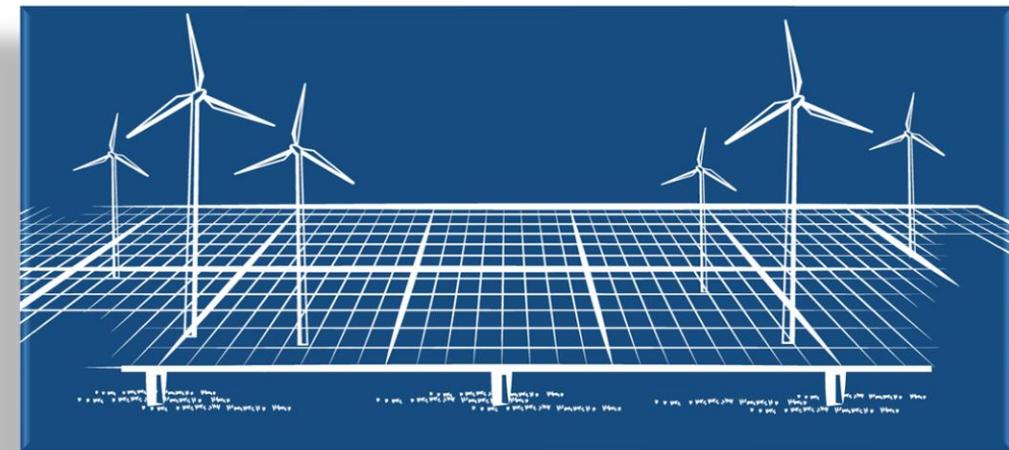
L'opera risulta strategica in quanto permette di potenziare i collegamenti tra i territori campani e quelli molisani; essa risponde a diversi obiettivi: il principale, di natura ambientale e sociale, riguarda il traffico di Venafro. La bretella eviterebbe l'attraversamento dei mezzi pesanti del centro abitato, parallelamente consentirebbe di ottimizzare e migliorare, anche sotto il profilo della sicurezza e dei tempi, il collegamento del Molise con il Lazio, in direzione Roma, e con la Campania, verso Napoli e Caserta. Favoriti, inoltre, gli spostamenti verso itinerari turistici di montagna.

**Benefici**

Permette di ridurre i tempi di percorrenza e aumentare la sicurezza della circolazione.

**Azioni**

Monitorare l'iter realizzativo dell'opera affinché vengano rispettati i tempi previsti nonché reperire in tempi brevi ulteriori investimenti.



# Tematiche complementari

- **Verso una rete infrastrutturale efficiente**
- **Per giungere ad una logistica e mobilità sostenibili**
- **Semplificazione e digitalizzazione**



## Verso una rete infrastrutturale efficiente

- **Valorizzare il patrimonio stradale e ferroviario esistente** e completare in tempi rapidi le **opere già cantierizzate**, per superare le difficoltà di circolazione dovuti ai cantieri e giungere all'utilizzo del nuovo sistema costruito
- **Rendere disponibili in tempi rapidi le risorse previste nel Fondo complementare al PNRR** per ciò che concerne la manutenzione straordinaria delle strade delle *aree interne* in modo da permettere agli Enti Locali coinvolti di individuare gli interventi prioritari sulla rete viaria regionale, provinciale e comunale al fine di migliorare l'accessibilità del territorio ricompreso nell'area interna.
- Decongestionare le aree urbane e metropolitane **eliminando i colli di bottiglia** e potenziando i collegamenti **dell'ultimo miglio**
- **Migliorare l'accessibilità delle aree interne** individuate dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI), mantenere ponti e viadotti della rete secondaria e resilienza rete viaria secondaria per le aree interne e montane
- Creare **piattaforme logistiche di prossimità / hub di sistema infrastrutturali** delle aree di distribuzione finale delle merci di dimensioni non elevate, utilizzando anche aree industriali dismesse
- **Migliorare la viabilità delle aree industriali** a seguito delle espansione dei contesti urbani delle città, soprattutto quando si verifica commistione tra mezzi pesanti diretti alle zone industriali e traffico civile nei pressi dei caselli autostradali.
- Promuovere **percorsi formativi nel settore dei trasporti e della logistica**, per colmare la mancanza di competenze nel settore logistico e dell'autotrasporto
- Incentivare la **costituzione di aziende di trasporti e logistica specializzate** che in sintonia con le funzioni aziendali di programmazione e produzione delle imprese manifatturiere costituiscono il terminale per l'eventuale stoccaggio, conservazione e consegna al cliente

## Per giungere ad una logistica e mobilità sostenibili

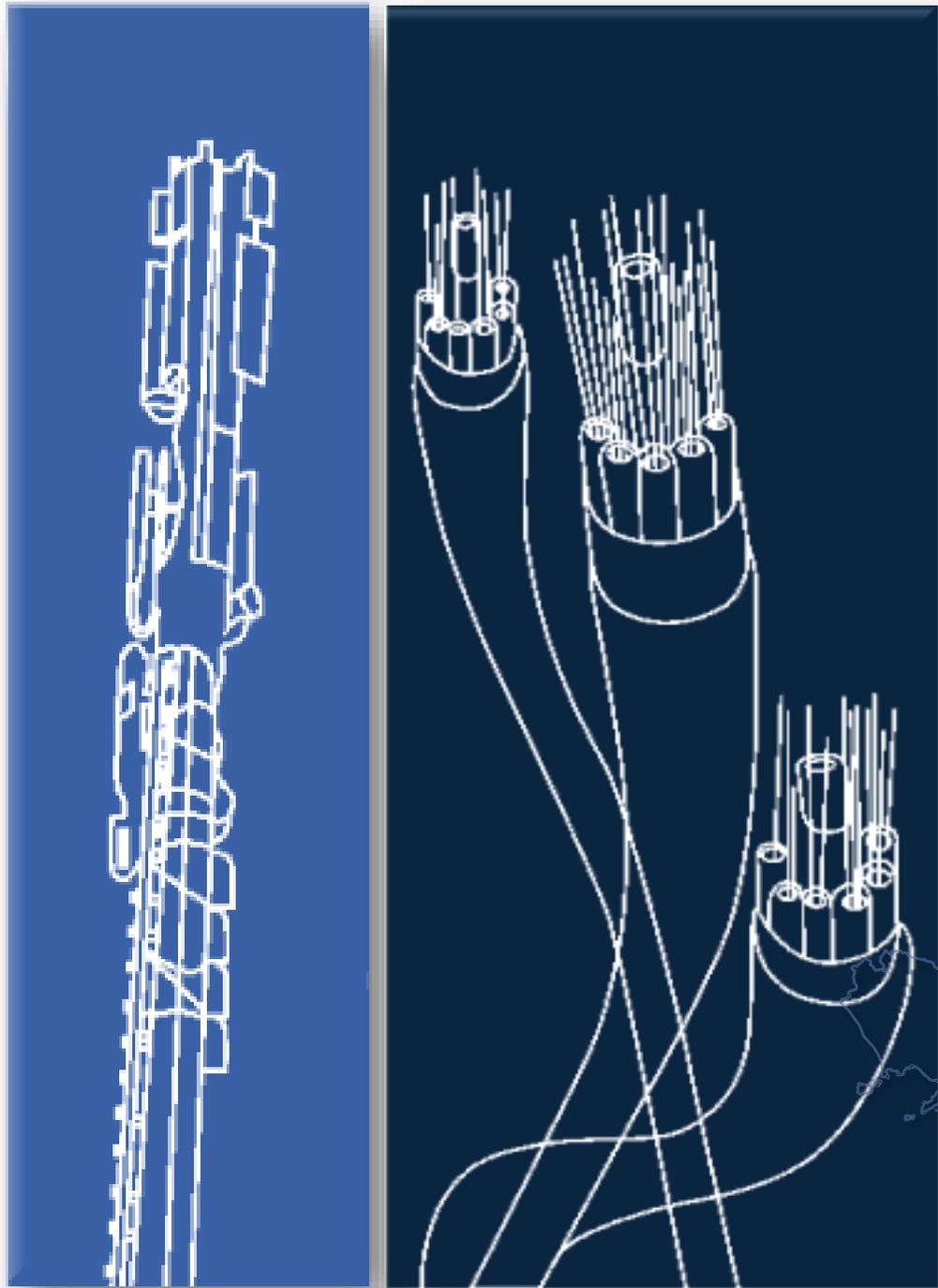
- Incentivare **l'uso della bicicletta**, quale leva del turismo per la riscoperta dei borghi più belli del Sannio e del Casertano, in particolare attraverso un progetto di Ciclovía Sannio Greenways
- Predisporre una pianificazione condivisa con il territorio delle **infrastrutture energetiche e di gestione dei rifiuti**, che vada nella direzione dell'efficienza, del riciclo e della sostenibilità, non solo dal punto di vista ambientale, ma anche da quello economico e sociale.
- Favorire **lo sviluppo dell'idrogeno** tra le fonti energetiche utilizzate nel settore industriale, in modo che la Campania possa candidarsi a diventare una regione pilota per la produzione dello stesso
- Puntare alla **condivisione di energia da fonti rinnovabili** all'interno di comunità territoriali, nelle diverse forme previste dalla Direttiva 2018/2001 al fine di creare opportunità economiche e sociali.
- Lavorare sul **riutilizzo dei materiali di scarto e di sottoprodotti** crea nuove opportunità di business per il sistema produttivo. Si citano ad esempio la rigenerazione rottami di carburo di Tungsteno (un materiale particolarmente raro e costoso) e la *sostituzione della plastica vergine nella componente automobilistica con polimero riciclato*.
- Favorire il **trasporto collettivo multimodale** rispetto al trasporto privato
- Rendere le infrastrutture ferroviarie e stradali più **sostenibili, accessibili, integrate efficacemente fra loro e resilienti**, incrementandone la dotazione anche per ridurre il gap tra nord e sud del Paese
- **Valorizzare le ferrovie turistiche** in funzione di fruizione paesaggistica e di accessibilità ai siti di maggior interesse sotto il profilo ricettivo

## Semplificazione e digitalizzazione (1/2)

- Mettere al centro delle politiche di sviluppo l'impresa e partire dal Mezzogiorno per rimettere in moto l'Italia, ossia **ridefinire e semplificare le misure incentivanti per gli investimenti produttivi**.
- Realizzare **interventi di sistema** attraverso specifici **modelli di governance** caratterizzati da attività di concertazione e condivisione con tutti gli stakeholders, soprattutto per i progetti si riferiscono ad aree fortemente degradate.
- **Innalzare il massimale del credito di imposta** e consentire la **cedibilità** e la **neutralità fiscale** per renderlo più efficace e funzionale.
- **Snellire le procedure e ridurre i tempi di approvazione dei progetti**, soprattutto in riferimento ai contratti di sviluppo, apportando innovazioni organizzative e autorizzative; prevedere che la premialità sia legata alla natura dell'investimento.
- Creare un **nuovo strumento di incentivazione per start-up e investimenti per imprese di piccola dimensione**, attraverso procedure di accesso, anche con bandi, che assicurino una risposta in breve tempo, sulla base di una documentazione semplificata
- **Rendere strutturale la decontribuzione per il Mezzogiorno** al fine di creare condizioni più favorevoli per nuovi investimenti a valore aggiunto
- **Incentivare il ricorso di Accordi di Programma Quadro (APQ)** tra Regione/Amministrazioni centrali e territorio locale nei quali risultano indicati attività e gli interventi da realizzare, con i tempi e le modalità di attuazione; i soggetti responsabili ed i relativi impegni; le risorse finanziarie occorrenti, a valere sugli stanziamenti nazionali e comunitari; le procedure ed i soggetti responsabili per il monitoraggio e la verifica dei risultati.

## Semplificazione e digitalizzazione (2/2)

- Per la piena attuazione e l'avvio operativo della ZES in Campania, sostenere la figura commissariale con una **struttura "strettamente" consultiva**, formata da delegati delle principali rappresentanze economiche e sociali di rilevanza nazionale o **un gruppo multidisciplinare**, composto esclusivamente da tecnici delle diverse amministrazioni coinvolte, dedicato ai procedimenti più complessi di competenza della gestione commissariale.
- **Aumentare la capillarità delle infrastrutture digitali** in particolare nelle zone dove insistono importanti insediamenti produttivi al fine di garantire nuovi servizi e una migliore connettività sia per le imprese sia per i cittadini, soprattutto nelle aree interne della Regione.
- **Favorire una connettività digitale attraverso le Reti Mesh nelle Zone Industriali** al fine di colmare il divario infrastrutturale esistente tra le aree densamente popolate e quelle con minor densità abitativa/imprenditoriale.
- **Supportare le PMI nel loro percorso di digitalizzazione** con un occhio particolare all'implementazione di sistemi ERP o ICLOUD.



# Infrastrutturazione BUL e 5G

Strategia italiana per la Banda Ultralarga  
Mappatura piano di cablaggio delle aree bianche

## Verso la Gigabit Society

Le reti a banda ultralarga, ovvero reti con velocità di ricezione di almeno 30 Mbit/s, sono ormai diventate un'infrastruttura indispensabile per le imprese, la pubblica amministrazione e i cittadini. La realizzazione di tali reti, però, comporta ingenti investimenti che per un operatore privato sono sostenibili solo in alcune zone del paese, le cosiddette "aree di mercato". Queste si contrappongono alle "aree a fallimento di mercato" o "aree bianche", nelle quali invece l'infrastrutturazione avviene grazie all'intervento del "pubblico".

La **Strategia italiana per la Banda Ultralarga - "Verso la Gigabit Society"**, approvata dal Governo italiano il 25 maggio 2021, si pone in continuità con la precedente Strategia del 2015 e definisce le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale indicati dalla Commissione europea nel 2016 e nel 2021 - rispettivamente con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. «Gigabit Society») e la Comunicazione sul decennio digitale (cd. «Digital compass») con la quale ha presentato la visione, gli obiettivi e le modalità per conseguire la trasformazione digitale dell'Europa entro il 2030.

Tali obiettivi europei di trasformazione digitale si sviluppano intorno a 4 punti cardinali: (1) le competenze digitali; (2) la digitalizzazione dei servizi pubblici; (3) la trasformazione digitale delle imprese; (4) la realizzazione di infrastrutture digitali sicure e sostenibili. Per quanto riguarda queste ultime, uno degli obiettivi fissati dalla Commissione europea è permettere entro il 2030 che tutte le famiglie dell'UE possano beneficiare di una connettività Gigabit e che tutte le zone abitate siano coperte dalle reti 5G.

La Strategia, oltre ad avere come obiettivo il completamento del Piano di copertura delle aree bianche e delle misure a sostegno della domanda già avviate (c.d. voucher), prevede cinque ulteriori Piani di intervento pubblico per coprire le aree geografiche in cui l'offerta di infrastrutture e servizi digitali ad altissima velocità da parte degli operatori di mercato è assente o insufficiente, e si prevede lo sarà anche nei prossimi anni, utilizzando le parte delle risorse destinate alla transizione digitale nel **Piano nazionale di ripresa e resilienza italiano (PNRR)**.

## Verso la Gigabit Society

L'obiettivo concreto della Strategia, così come indicato nel PNRR, è di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale entro il 2026, in anticipo rispetto agli obiettivi europei fissati al 2030.

L'investimento sarà accompagnato da un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e da aggiornamenti della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità fisse e mobili come strategiche.

	Aree di intervento	Fondi PNRR (mln €)
<b>Italia 1 Giga</b>	Aree nere e grigie NGA	3.863,5
<b>Italia 5G</b>	Corridoi 5G 5G-ready strade extra urbane Aree No 5G/4G	2.020,0
<b>Scuole connesse</b>		261,0
<b>Sanità connessa</b>		501,5
<b>Isole minori</b>	Aree bianche NGA	60,5
	<b>TOTALE</b>	<b>6.706,5</b>

In Italia la Strategia, i cui Ministeri di riferimento sono il Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Transizione Digitale e Ministero dello Sviluppo Economico, si compone di sette interventi, due in corso e previsti dalla Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e cinque Piani approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 nel PNRR e va ad incidere nelle aree a fallimento di mercato agendo quindi in sinergia con i piani di sviluppo delle proprie infrastrutture dichiarati dagli operatori di telecomunicazioni.

# Strategia italiana per la Banda Ultralarga: Campania (11 giugno 2022)

Intervento	Stato intervento	Chiusura fase in corso	Chiusura intervento	Investimento previsto (Mln €)	Note	
<b>Piano di cablaggio delle aree bianche</b>	In corso di realizzazione	Vedi "chiusura intervento"	31.12.2022	≈ 196,529 *	UI "vendibili": 296.618 (30.06.2022)	UI previste: 520.213
<b>Piano voucher a imprese e professionisti</b>	In corso erogazione voucher	Vedi "chiusura intervento"	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 106,751	Attivato: 3.945.144 € (11.06.2022: ore 11:00)	Prenotato: 2.623.580 € (11.06.2022: ore 11:00)
<b>Italia 1 Giga</b>	Lotto 10 Operatore aggiudicatario: <b>Open Fiber</b>	Vedi "chiusura intervento"	30.06.2026	≈ 194,773 (contributo pari al 70% investimento)	-	N° civici previsti 488.573
<b>Italia 5G:</b> Rilegamento in fibra ottica di siti radiomobili esistenti	Valutazione offerte (09.05.2022 - scaduti i termini presentazione offerte)	30.06.2022	30.06.2026	≈ 176,163 ** (base gara)	N° min. siti da rilegare: 1.867 **	N° siti facoltativi: 207 **
<b>Italia 5G:</b> Nuovi siti radiomobile (150 Mbps/30Mbps)	Valutazione offerte (10.06.2022 - scaduti i termini presentazione offerte)	30.06.2022	30.06.2026	≈ 87,683 ** (base gara)	N° min aree da coprire: 198 **	-
<b>Scuole connesse</b>	Lotto 7 *** Operatore aggiudicatario: <b>Tim</b>	Vedi "chiusura intervento"	30.06.2026	≈ 41,501 ***	-	Sedi previste: 2.524 ***
<b>Sanità connessa</b>	Lotto 7 *** Operatore aggiudicatario: <b>Fastweb</b>	Vedi "chiusura intervento"	30.06.2026	≈ 40,898 *** (base gara)	-	Sedi previste: 1.406 ***

UI: unità immobiliari

\*\* Complessivo tra Campania, Abruzzo, Basilicata, Molise e Puglia

\* Complessivo tra Campania e Basilicata

\*\*\* Complessivo tra Campania e Calabria

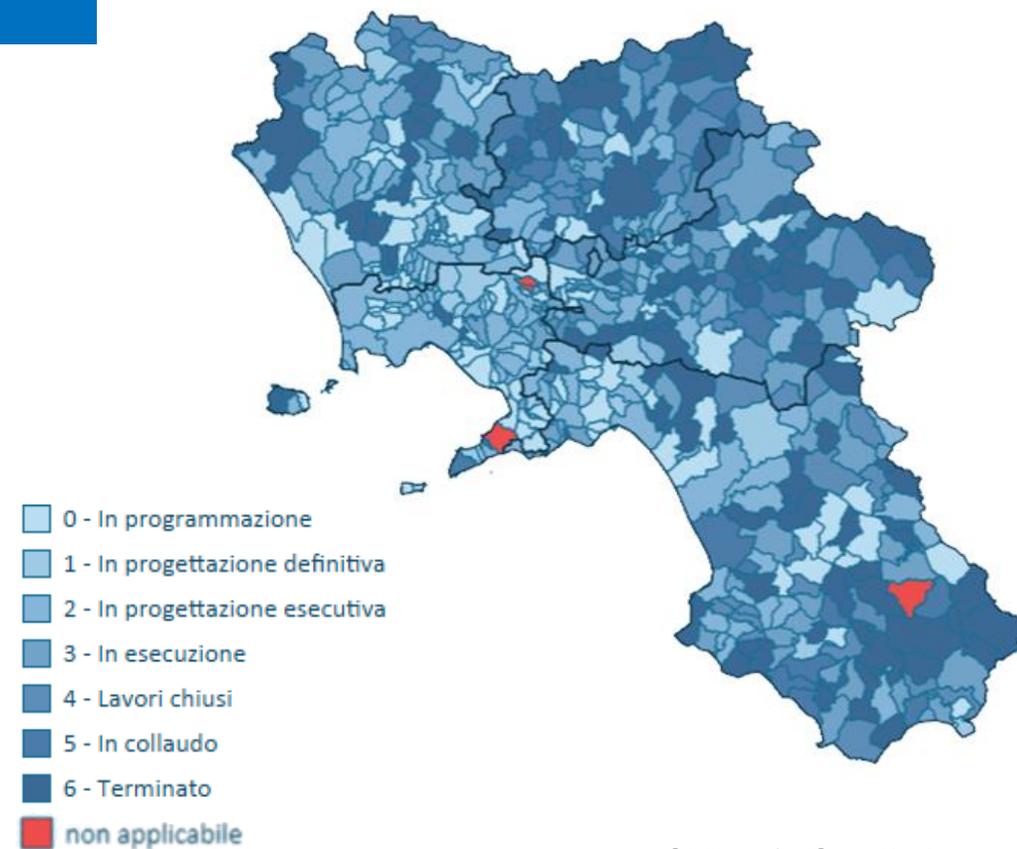
## Piano di cablaggio delle aree bianche - Stato dei lavori (30.06.2022)

Gli interventi del Piano sono realizzati da Open Fiber (concessionario) riguardano solo le aree a fallimento di mercato ovvero le aree dove gli operatori privati hanno dichiarato di non essere interessati a sviluppare proprie infrastrutture. In queste aree Open Fiber realizza una rete interamente in fibra (FTTH) o una rete in fibra fino a una stazione radio base alla quale è collegata via radio un'antenna posta sul tetto dell'unità abitativa (rete FWA), a seconda della maggiore o minore densità delle unità immobiliari.

Stato lavori della rete **BUL in fibra** degli interventi previsti dal MiSE (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune.

Fonte: elaborazioni Uniontrasporti dati Mise/Infratel su [www.programmainfrastrutture.unioncamere.it](http://www.programmainfrastrutture.unioncamere.it).

Stato	N° comuni					TOT
	AV	BN	CE	NA	SA	
0	11	6	23	32	25	<b>97</b>
1	2	-	8	10	6	<b>26</b>
2	18	11	27	31	31	<b>118</b>
3	24	10	20	7	25	<b>86</b>
4	18	16	8	1	19	<b>62</b>
5	5	10	3	2	8	<b>28</b>
6	40	25	15	6	43	<b>129</b>
TOT comuni	<b>118</b>	<b>78</b>	<b>104</b>	<b>89</b>	<b>157</b>	<b>546</b>



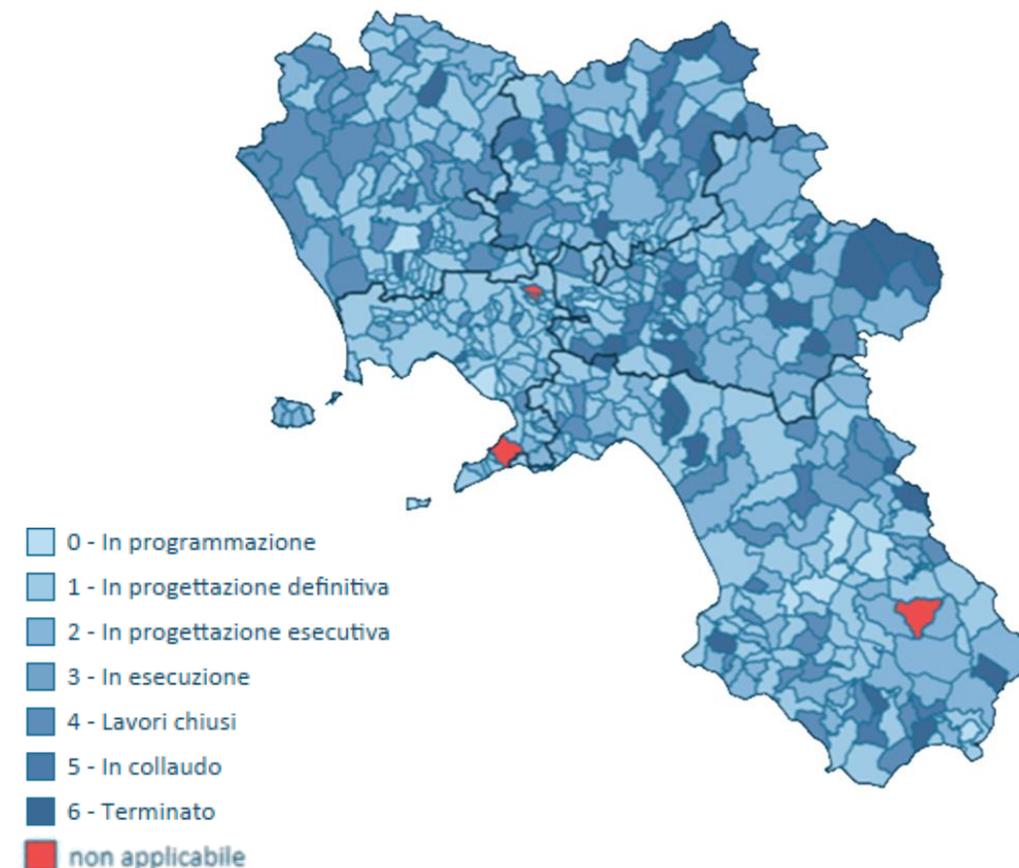
© 2022 Mapbox © OpenStreetMap

# Piano di cablaggio delle aree bianche - Stato dei lavori (30.06.2022)

Stato lavori della rete **BUL radio (FWA - Fixed Wireless Access)** degli interventi previsti dal MiSE (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune.

*N° comuni*

Stato	AV	BN	CE	NA	SA	TOT
0	1	-	4	7	8	<b>20</b>
1	54	37	52	64	74	<b>281</b>
2	27	16	20	13	37	<b>113</b>
3	1	1	1	1	2	<b>6</b>
4	15	7	23	3	21	<b>69</b>
5	9	7	2	-	5	<b>23</b>
6	11	10	2	1	10	<b>34</b>
TOT comuni	<b>118</b>	<b>78</b>	<b>104</b>	<b>89</b>	<b>157</b>	<b>546</b>



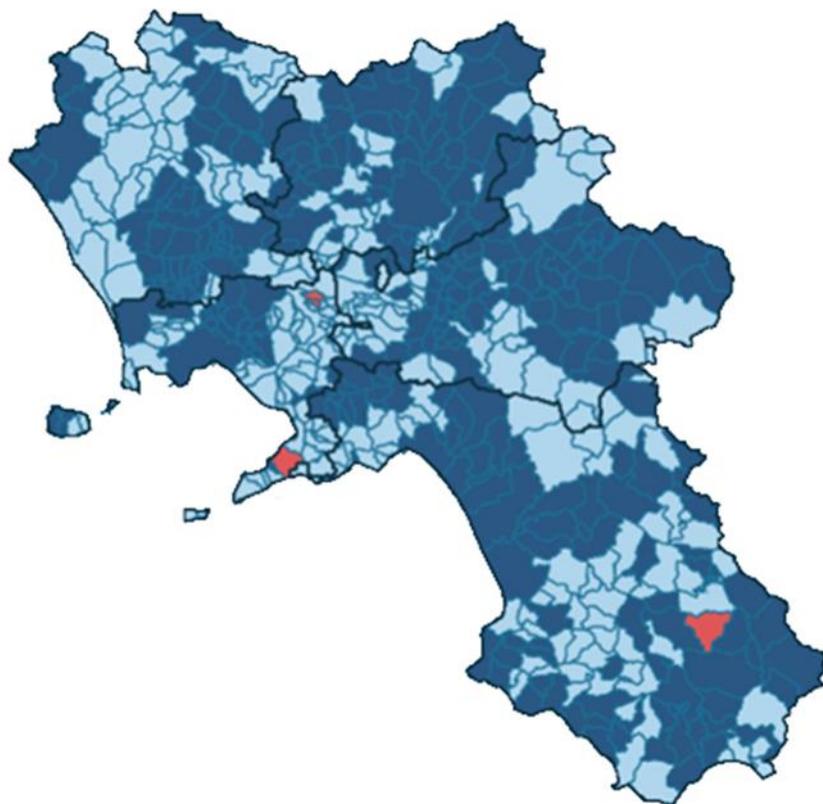
Fonte: elaborazioni Uniontrasporti dati Mise/Infratel su [www.programmainfrastrutture.unioncamere.it](http://www.programmainfrastrutture.unioncamere.it),

© 2022 Mapbox © OpenStreetMap

## Piano di cablaggio delle aree bianche - Comuni con UI in commercializzazione (30.06.2022)



**Unità immobiliari "vendibili":  
296.618 (57% delle UI previste)**



Fonte: elaborazioni Uniontrasporti dati Mise/Infritel su  
www.programmainfrastrutture.unioncamere.it

Le unità immobiliari "vendibili" (o anche "commercializzabili") sono le unità immobiliari per le quali Open Fiber ha realizzato l'infrastruttura fino in prossimità e che quindi sono messe a disposizione, ad un prezzo regolato da AGCOM, degli operatori di telecomunicazione per veicolare la propria offerta di connettività all'utente finale.

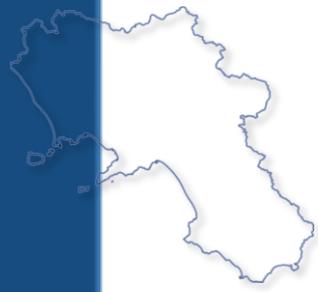
Si sottolinea che sebbene sia stato colorato tutto il territorio comunale non vuol dire necessariamente che tutte le unità immobiliari del comune previste nel piano sono "vendibili" ma solo che in quel comune sono "vendibili" alcune unità immobiliari.

Province	Unità Immobiliari "vendibili"
Avellino	65.615
Benevento	48.219
Caserta	67.226
Napoli	16.322
Salerno	99.236

© 2022 Mapbox © OpenStreetMap



# | Conclusioni



La competitività delle imprese passa dalle infrastrutture. Strade, ferrovie, porti, aeroporti, strutture logistiche efficienti, banda ultra-larga, rete 5G, sono il passaggio obbligato per aiutare il sistema economico regionale a superare la crisi innescata dalla pandemia, ora aggravata dagli eventi bellici, e ritrovare opportunità sui mercati internazionali.

In questa direzione si pone l'attività che Unioncamere Campania ed il sistema camerale campano, nell'ambito del Fondo di Perequazione 2019-2020 dedicato alle Infrastrutture e promosso da Unioncamere italiana, hanno svolto nell'ultimo anno, con l'intento di **rafforzare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale della regione.**

Il presente documento contiene una sintesi di quanto è emerso nei tavoli territoriali organizzati dalle Camere di commercio negli ultimi mesi con l'obiettivo di individuare le **opere indifferibili e necessarie al sistema imprenditoriale** per riprendere slancio e recuperare competitività.

**Le trentuno (31) opere** individuate sono state organizzate su tre livelli di priorità arrivando a selezionare **quindici opere (15)** di livello uno raggruppate in 4 macro obiettivi:

- **Accessibilità interna ed esterna:** migliorare la connettività delle aree interne della regione per il riequilibrio territoriale (sistema costiero ed entroterra, cittadini equamente connessi) nonché migliorare e potenziare le connessioni esterne della Campania e i collegamenti con i mercati nazionali ed internazionali;
- **Rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata:** migliorare l'intermodalità e la logistica integrata, con particolare attenzione alle aree ZES, attraverso lo sviluppo di nuove piattaforme logistiche ed il miglioramento dell'accessibilità dei porti e degli interporti;
- **Promuovere i collegamenti per la fruizione del patrimonio turistico-culturale, naturalistico e paesaggistico:** ampliare, adeguare ed efficientare la rete dei collegamenti, stradali e ferroviari, anche con il rafforzamento dei sistemi di mobilità alternativa al fine di rendere realmente accessibile l'offerta culturale e turistica regionale;
- **Potenziare e mettere in sicurezza la rete stradale regionale:** aumentare gli standard di sicurezza della viabilità secondaria e favorire l'accesso alle aree interne con l'adeguamento e la razionalizzazione.

Il focus è sulle **connessioni infrastrutturali, digitali e multimodali**, fondamentali per la crescita delle relazioni commerciali della Regione e per superare le difficoltà riscontrate soprattutto dalle aree interne. In particolare, l'area Irpinio-Sannio evidenzia difficoltà di collegamenti intermodali tra le diverse aree della regione ed il restante Paese; è opportuno e necessario rafforzare le infrastrutture, soprattutto quelle di rete, e monitorare quelle oggetto di finanziamento da parte del PNRR.

Vanno **realizzati interventi di grande portata** per migliorare il contesto in cui si svolgono le attività produttive, affiancando l'investimento pubblico a quello privato e valutandone costantemente gli effetti in termini di impatto socioeconomico ed occupazionale.

Il processo di trasformazione infrastrutturale e di logistica per una crescita sostenibile della Campania ha, inoltre, nella coesione d'intenti con i territori uno dei fattori determinanti. Per questo una **visione organica d'insieme anche coordinata con le regioni limitrofe**, Calabria, Basilicata e Puglia risulta auspicabile per essere in grado di intercettare i traffici che dalla Cina, dall'India e dall'Estremo oriente, dai Balcani e dall'Est europeo solcano il Mediterraneo. Un ruolo determinante viene affidato, anche, **all'istituzione della ZES** che attraverso strumenti di semplificazione, crediti di imposta adeguati, per la realizzazione di investimenti, e contiguità ad aree già dotate di infrastrutture e di servizi per la logistica, permetterà una maggiore competitività delle imprese produttive. In Campania sono previsti investimenti complessivi per 136 milioni di euro da destinare, in provincia di Avellino, all'area industriale di Valle Ufita e di Pianodardine, che vanno ad aggiungersi a quelli di Marcianise, Battipaglia, Nola e porto di Salerno.

Non vanno, poi, dimenticati i grandi attrattori turistici e le eccellenze enogastronomiche. Bisogna potenziare la vocazione turistica delle aree interne **rafforzando i sistemi di mobilità alternativa ma anche migliorando i collegamenti digitali**.

E' opportuno monitorare gli **investimenti legati al sistema aeroportuale regionale**, nello specifico, quelli destinati all'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi che prevede, al suo completamento, un incremento potenziale dei viaggiatori nella regione di altri 4/5 milioni.

Report realizzato da Unioncamere  
Campania con il supporto tecnico  
scientifico di

---



UNIONTRASPORTI

