



Focus CAMPANIA

**Analisi e mappatura del tessuto
economico e delle infrastrutture
strategiche per la ripresa economica**

**Programma Infrastrutture
Fondo di perequazione 2019-2020**



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

PREMESSA

L'obiettivo del presente slide report è fornire alcuni primi elementi utili ad identificare, in chiave strategica, le **priorità di sviluppo infrastrutturale della Campania** al fine di migliorare i livelli di mobilità e di trasporto delle imprese. Difatti, la dotazione di infrastrutture di trasporto rappresenta per il sistema produttivo un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende già presenti in un'area e, allo stesso tempo, incide sulle scelte di insediamento di nuove attività produttive nonché sulle necessità logistiche delle imprese.

La prima parte del report è dedicata all'**inquadramento del tessuto economico e delle principali filiere produttive**. In particolare, dopo una sintetica descrizione delle dimensioni socio-demografiche ed economiche della regione, si entra nel dettaglio dell'analisi con l'individuazione dei settori produttivi e dei distretti economici presenti sul territorio.

La seconda parte descrive lo **«stato dell'arte» delle infrastrutture di trasporto e mobilità** della Campania anche mediante un **indice sintetico di valutazione** per ciascuna tipologia di infrastruttura di trasporto (strade, ferrovie, porti, aeroporti, nodi logistici), che quota la performance infrastrutturale delle singole province, per poi proseguire con l'analisi del **contesto europeo e dei piani di sviluppo sovranazionali dei Corridoi TEN-T**.

La disamina degli interventi infrastrutturali presenti a livello regionale, oggetto della terza parte, comprende l'**analisi dei documenti programmatici** quali gli allegati al *Documento di Economia e Finanza 2015, 2017 e 2019*, l'Allegato infrastrutture al Programma Nazionale di Riforma (*Italia Veloce 2020*), lo schema di *DPCM di individuazione degli interventi infrastrutturali da sottoporre a commissariamento*, gli ultimi *Contratti di programma tra ANAS e RFI* ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (attuale MIMS), il *Piano Commerciale* edizioni febbraio 2021 e quella edizione speciale PNRR di agosto 2021 di RFI, nonché, per ultimi, il *PNRR* e le schede di lettura aggiornate a luglio 2021, ed il DM 330 del 1° settembre 2021 relativo agli interventi in ambito portuale che individuano le infrastrutture prioritarie per il territorio e le risorse a disposizione.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Mappatura del tessuto economico e delle principali filieri produttive

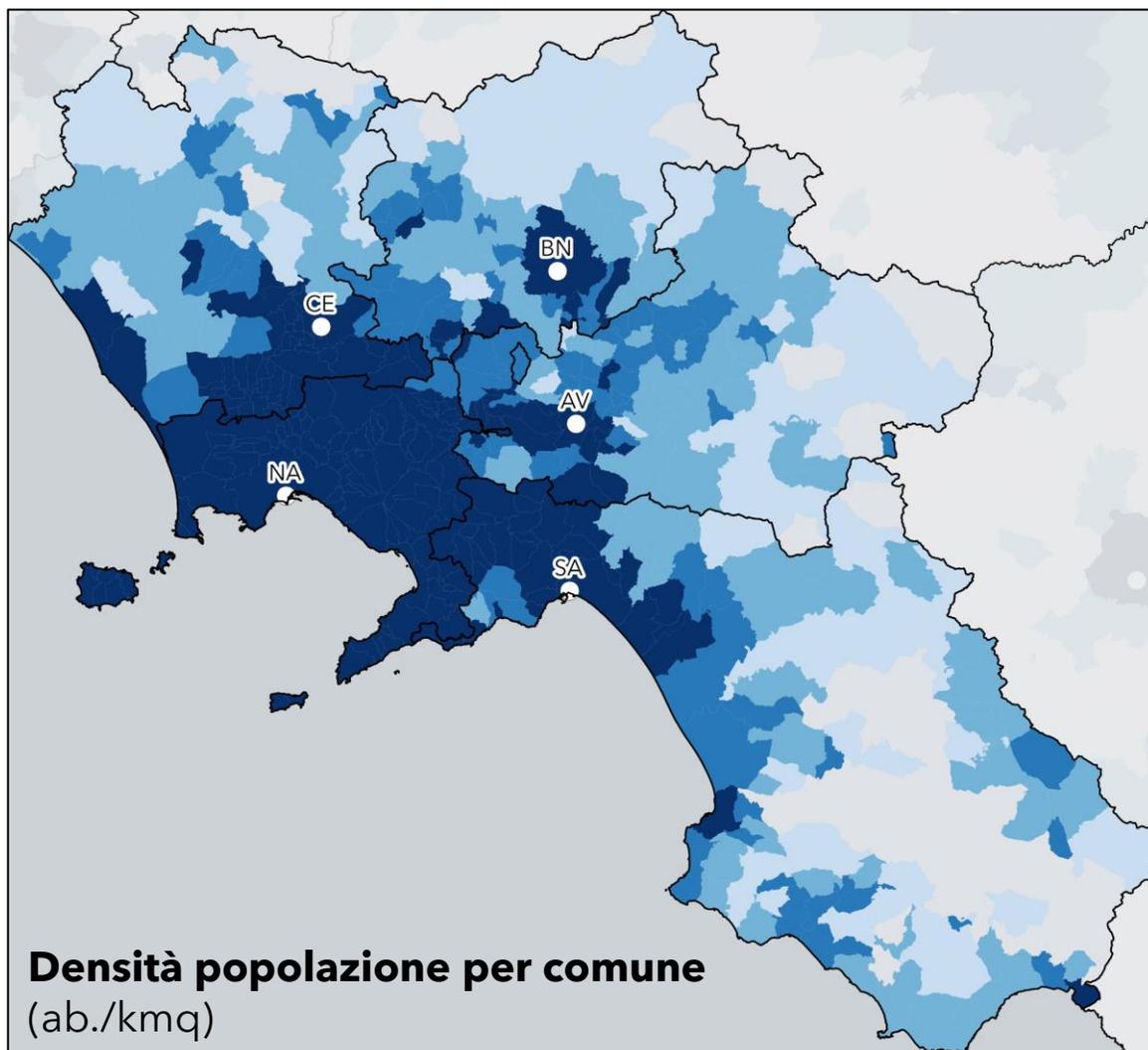


UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

INQUADRAMENTO DEMOGRAFICO



La regione Campania si estende per 13.671 kmq e conta 5,7 milioni di abitanti (28% della macro regione del Sud e Isole).

Il territorio è suddiviso in 550 comuni distribuiti in 5 enti di area vasta di cui 4 province e 1 città metropolitana (Napoli), in cui si concentra il 53% della popolazione.

Provincia	Popolazione 2020	% pop. Campania	Numero comuni	Densità pop. ab./kmq
AVELLINO	405.963	7,1%	118	144,7
BENEVENTO	269.233	4,7%	78	129,4
CASERTA	911.606	16,1%	104	343,8
NAPOLI	3.017.658	53,1%	92	2.559,6
SALERNO	1.075.299	18,9%	158	217,1
CAMPANIA	5.679.759	100%	550	415,5
SUD E ISOLE	20.052.901	-	2.550	162,1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat al 01/01/2021 (stima popolazione al 17/05/21)

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

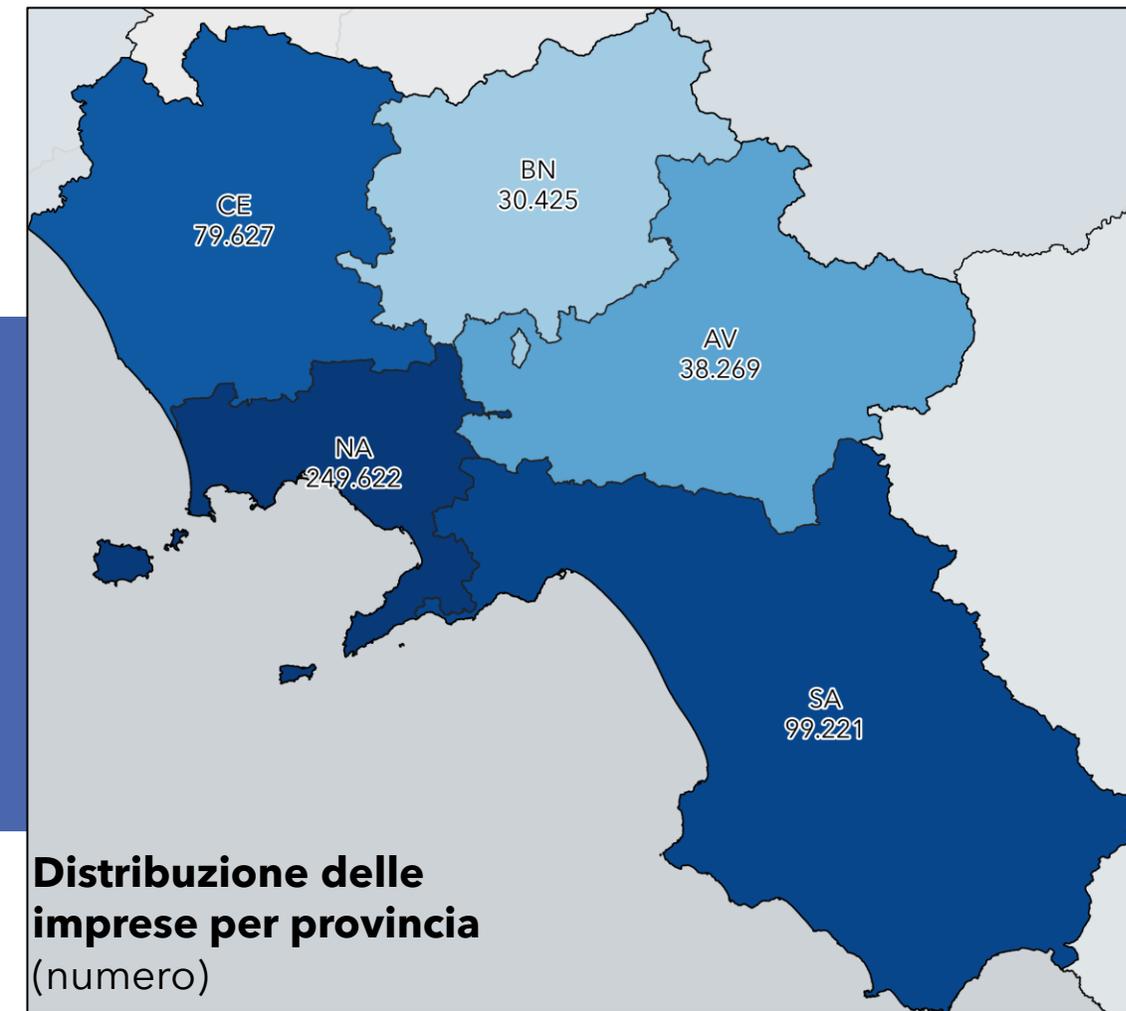
Nel 2019 il PIL della Campania ha contribuito alla ricchezza nazionale con una quota del 6,1%. Secondo i dati della Banca d'Italia il 2020 si è chiuso con una riduzione del -8,2% per effetto della pandemia a fronte di un risultato nazionale del -8,9%. È la settima regione per ricchezza prodotta: commercio, servizi e manifattura sono le voci più significative per valore aggiunto, in particolare **l'agroalimentare** e il **farmaceutico** sono i comparti che hanno trainato l'economia regionale.

Variabile	Anno	Valore assoluto	Var. % anno precedente
PIL (M€)	2019	109.504	0,54%
Quota su PIL Italia	2019	6,1%	-
PIL pro capite (€)	2019	18.878	0,84%
Imprese attive	2020	497.164	1,32%
Imprese artigiane	2020	68.915	1,50%
Iscritte	2020	31.092	5,21%
Cessate	2020	24.612	4,12%
Export (M€)	2020	11.551	-6,4%
% export su PIL	-	10,5%	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

In Campania sono individuate 5 aree di eccellenza territoriale: nell'ambito dell'**ecosistema dell'innovazione e della ricerca** è la prima regione del Mezzogiorno per investimenti in Ricerca & Sviluppo in percentuale del PIL (1,3%), prima nel Mezzogiorno e quinta in Italia per numero di startup innovative; il **distretto dell'aerospazio** ha una rilevanza strategica, vi operano 33 imprese con più di 3.500 addetti e le esportazioni del comparto, superiori al miliardo di euro nel 2019, rappresentano quasi il 10% dell'export regionale. Nella **filiera agroalimentare** la regione si distingue con 53 prodotti DOP e IGP; il comparto trae la propria forza dall'ampia varietà e dall'alta qualità della sua offerta di produzioni tipiche. Nel settore dell'**economia del mare** evidenzia una spiccata vocazione marittima rappresentata sia in ambito manifatturiero e terziario (cantieristica, settore armatoriale, ecc.), sia in quello istituzionale (Marina Militare, Autorità portuali, ecc.); di buon livello il posizionamento nazionale della regione per quanto concerne l'attività cantieristica (5° posto) e il diportismo (7° posto). Il **sistema turistico** intercetta il 25% dei turisti che visitano il Meridione con una quota di presenze straniere tra le più alte nel Mezzogiorno (48%, seconda solo al 50% della Sicilia).

LE IMPRESE ATTIVE



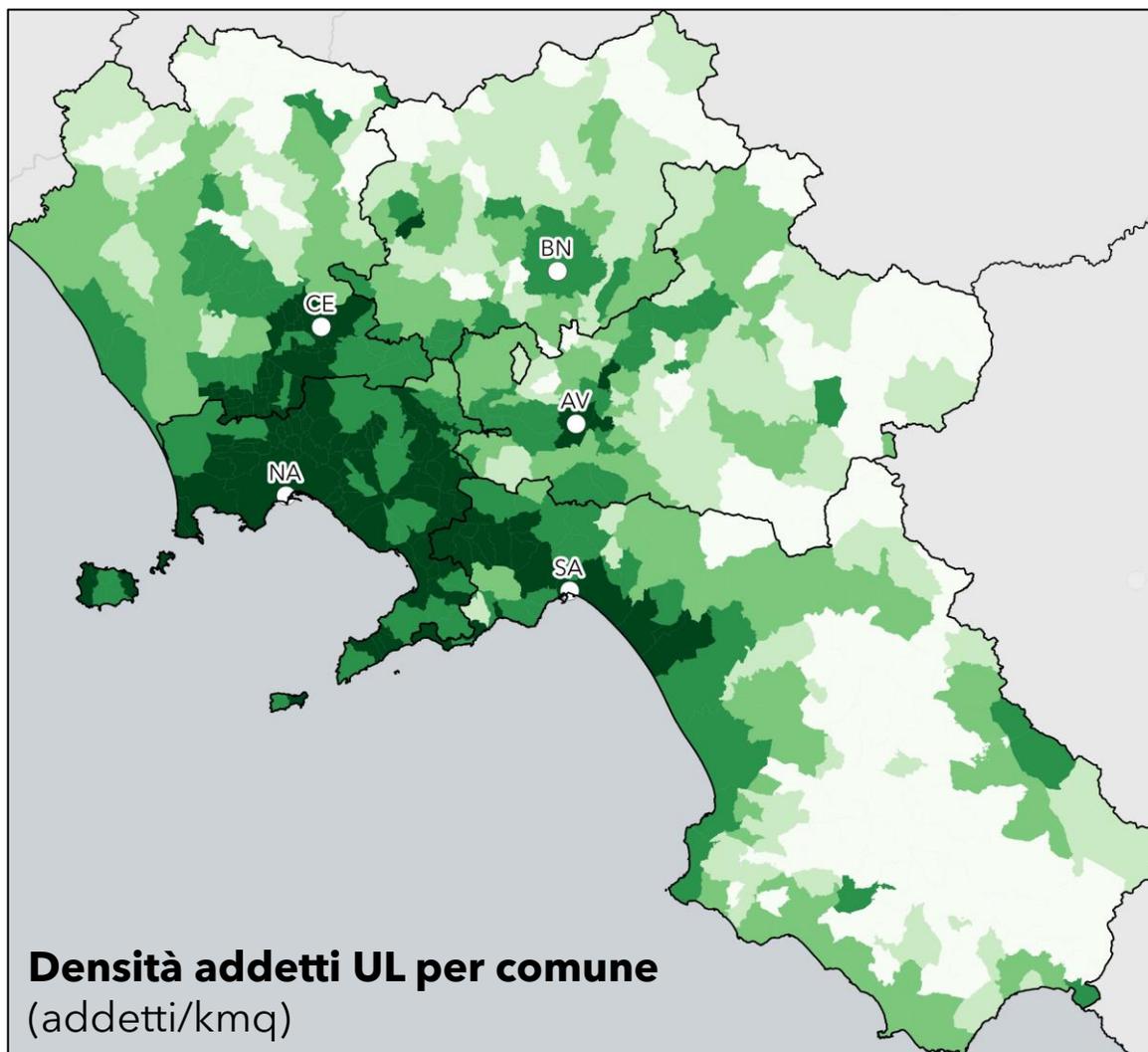
In Campania è localizzato il 28,9% delle imprese attive del Sud e Isole. L'incidenza delle imprese artigiane sul totale regionale è di circa il 14%. L'ossatura del sistema imprenditoriale campano è costituito per il 99% da PMI, di cui il 95,4% micro imprese, fino a 9 addetti. Le PMI campane occupano il 75% dei lavoratori delle imprese (almeno di quelle censite ufficialmente), di cui la metà nelle micro aziende (solo il 21% degli occupati regionali lavora in aziende con più di 50 dipendenti).

Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/100 ab.	Imprese/kmq
AVELLINO	38.269	6.552	9,4	13,6
BENEVENTO	30.425	4.465	11,3	14,6
CASERTA	79.627	10.641	8,7	30,0
NAPOLI	249.622	29.093	8,3	211,7
SALERNO	99.221	18.164	9,2	20,0
CAMPANIA	497.164	68.915	8,8	36,4
SUD E ISOLE	1.716.294	318.457	8,6	13,9

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Movimprese, 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

ADDETTI E UNITÀ LOCALI



La regione Campania conta circa 605.700 Unità Locali e 1,3 milioni di addetti (28% della macro regione del Sud e Isole). Circa il 50% delle Unità Locali si concentra nella città metropolitana di Napoli.

A livello dimensionale, il 93% delle Unità locali sono micro (0-9 addetti) e il 5% piccole (10-49 addetti).

Provincia	UL IV° 2020	% UL Campania	Addetti UL	Addetti UL/kmq
AVELLINO	46.690	7,7%	90.483	32,2
BENEVENTO	36.080	6,0%	62.205	29,9
CASERTA	97.733	16,1%	200.905	75,8
NAPOLI	302.338	49,9%	680.735	577,4
SALERNO	122.840	20,3%	272.740	55,1
CAMPANIA	605.681	100%	1.307.068	95,6
SUD E ISOLE	2.069.541	-	4.626.929	37,4

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Nel 2020 la domanda estera complessiva per prodotti della Campania registra una variazione del -6,4% rispetto al 2019 trainata da Napoli e Salerno che costituiscono l'80% dell'export regionale. La riduzione è maggiore nell'Ue dove scende fino al -8,2%. La contrazione delle esportazioni campane è avvenuta in misura minore rispetto alla media nazionale e a quella del Mezzogiorno grazie alla tenuta nei settori **agroalimentare** e **farmaceutico** che sono stati colpiti solo marginalmente dagli effetti economici della pandemia da Covid-19.

Anno	MONDO			Unione europea 28		
	import	export	totale	Import	export	totale
2020	12.639	11.551	24.191	5.732	5.949	11.680
2019	14.229	12.345	26.573	6.889	6.479	13.368
var 20/19	-11,2%	-6,4%	-9,0%	-16,8%	-8,2%	-12,6%

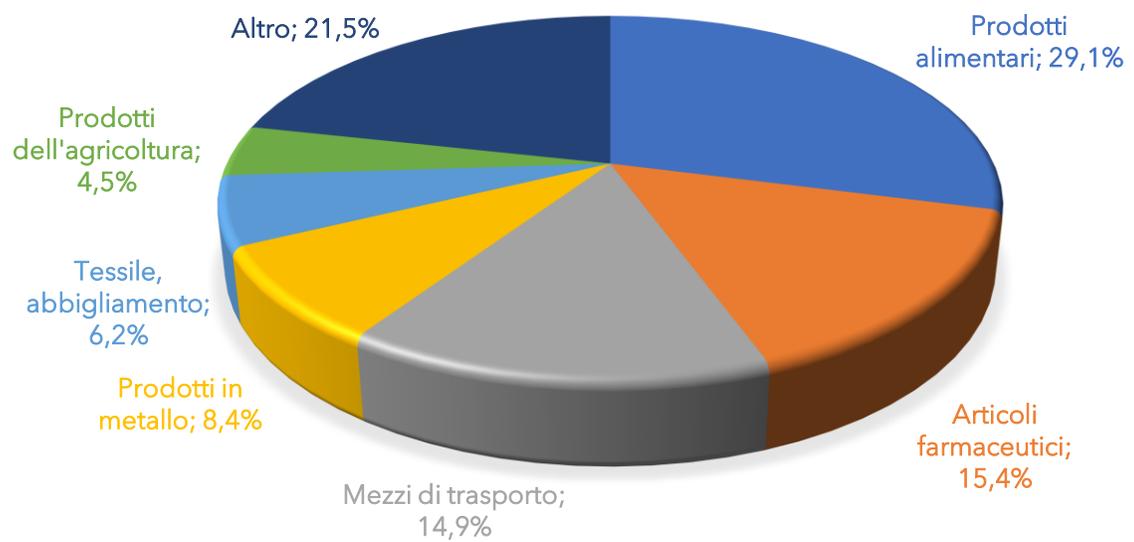
I partner commerciali sono i principali mercati di destinazione dell'export regionale, con gli **Stati Uniti** che assorbono circa il 10% dell'export campano. I paesi emergenti assorbono oltre un quarto del totale dell'export, con **Tunisia** (pietre preziose e gioielli) **Turchia** e **Brasile** (autoveicoli) che importano la quota maggiore di prodotti campani. Il settore di maggior rilievo nei mercati avanzati è l'agrifood in USA, **Regno Unito** e **Germania**, seguito dalla farmaceutica in **Svizzera** (55%) e da altri mezzi di trasporto.

**Per agevolare il confronto tra i risultati degli anni 2019 e 2020 si è scelto di considerare ancora l'area geografica Ue a 28 membri, in ragione anche del regime transitorio ancora in vigore per il Regno Unito fino al 31 dicembre 2020.*

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, valori in milioni di euro

IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, anno 2020



I **prodotti alimentari** sono stati la prima voce delle esportazioni campane con il 29,1%, nel 2020. Seguono gli **articoli farmaceutici** (15,4%). I due comparti hanno registrato un'espansione del loro export rispettivamente del 14% e del 16%; il farmaceutico in particolare ha continuato a crescere grazie all'espansione verso i mercati dell'Unione Europea. Al terzo posto ci sono i **mezzi di trasporto** (14,9%). Una quota significativa è rappresentata dai **prodotti dell'agricoltura** (4,5%).

Modo di trasporto (export)

	40,8% (68,0% vs Ue)
	0,7% (1,0% vs Ue)
	43,6% (16,6% vs Ue)
	14,6% (14,3% vs Ue)
Altro	0,4% (0,0% vs Ue)

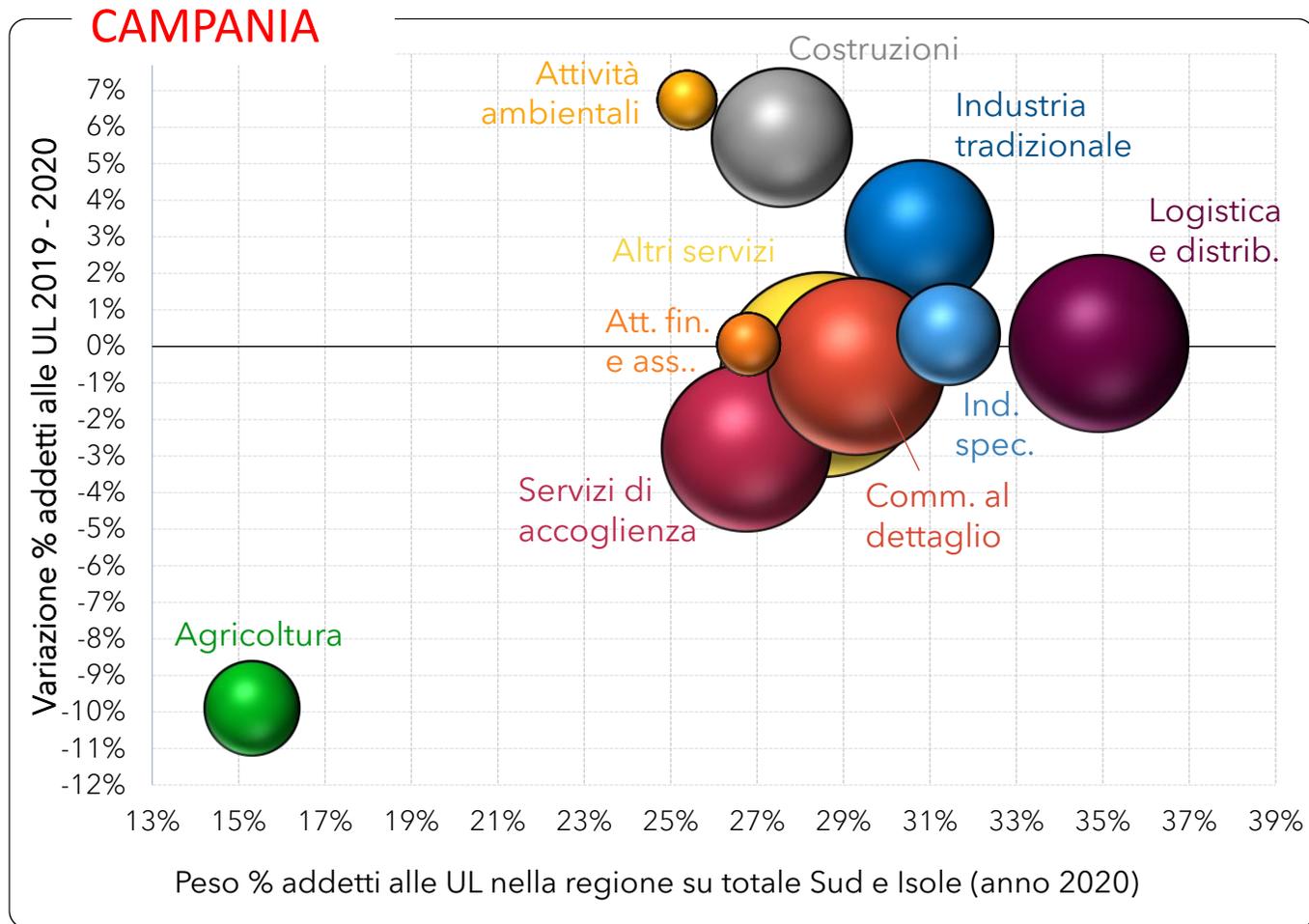
Destinazioni principali (2020)

	Germania 1.337 M€
	USA 1.209 M€
	Francia 1.096 M€
	Svizzera 1.029 M€
	UK 943 M€

La **modalità marittima** è la prima scelta per le esportazioni verso il resto del mondo, con il 43,6%. Segue il **trasporto su strada** con il 40,8%, che diventa la modalità prevalente verso l'Ue (68%). Anche l'**aereo** ha una quota significativa con il 14,6% (14,3% verso l'Ue).

Il principale mercato delle esportazioni campane è la **Germania** con l'11,6%. Seguono, tra le prime 5, **USA** (10,5%), **Francia** (9,5%), **Svizzera** (8,9%) e **UK** (8,2%).

I SETTORI PRODUTTIVI IN CAMPANIA RISPETTO AL SUD E ISOLE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

La regione Campania riveste un ruolo importante nell'economia della macroarea di riferimento. Il settore della **logistica e distribuzione** (attività di trasporto e magazzinaggio) occupa il **35% degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Sud e Isole**, seguito dall'**industria specializzata** (chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.) e dell'**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** (attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi), con oltre 270 mila addetti e un peso del **29%** nella macroarea.

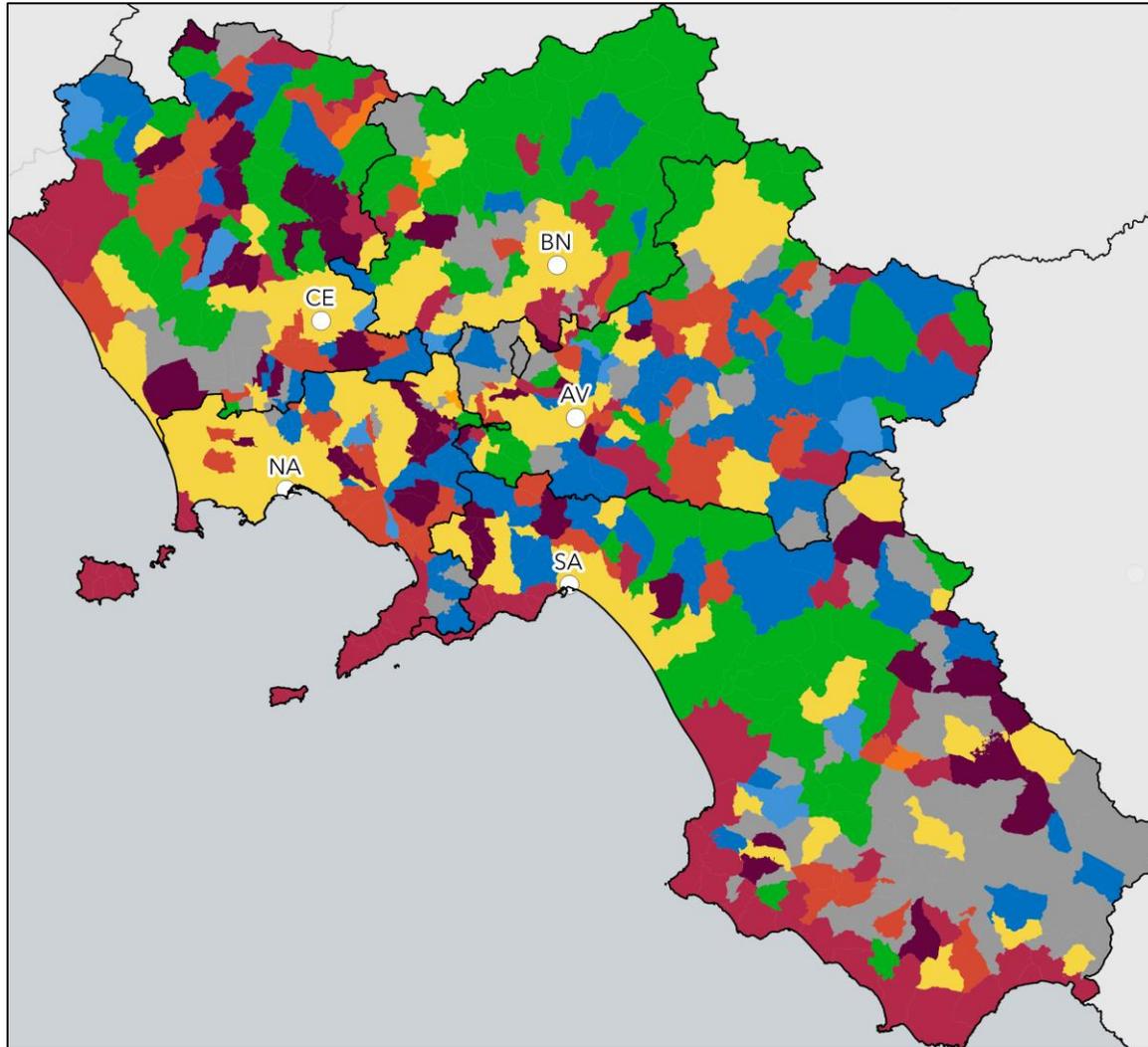
Nel 2020 i settori che hanno subito un maggiore flessione del **numero di addetti** sono l'agricoltura (**-10%**) ed i servizi di accoglienza (**-3%**) mentre tra i settori in crescita spiccano le attività ambientali **+7%** e le costruzioni **+6%**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI IN CAMPANIA - DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA

Macro settore prevalente nel comune (per n° addetti)

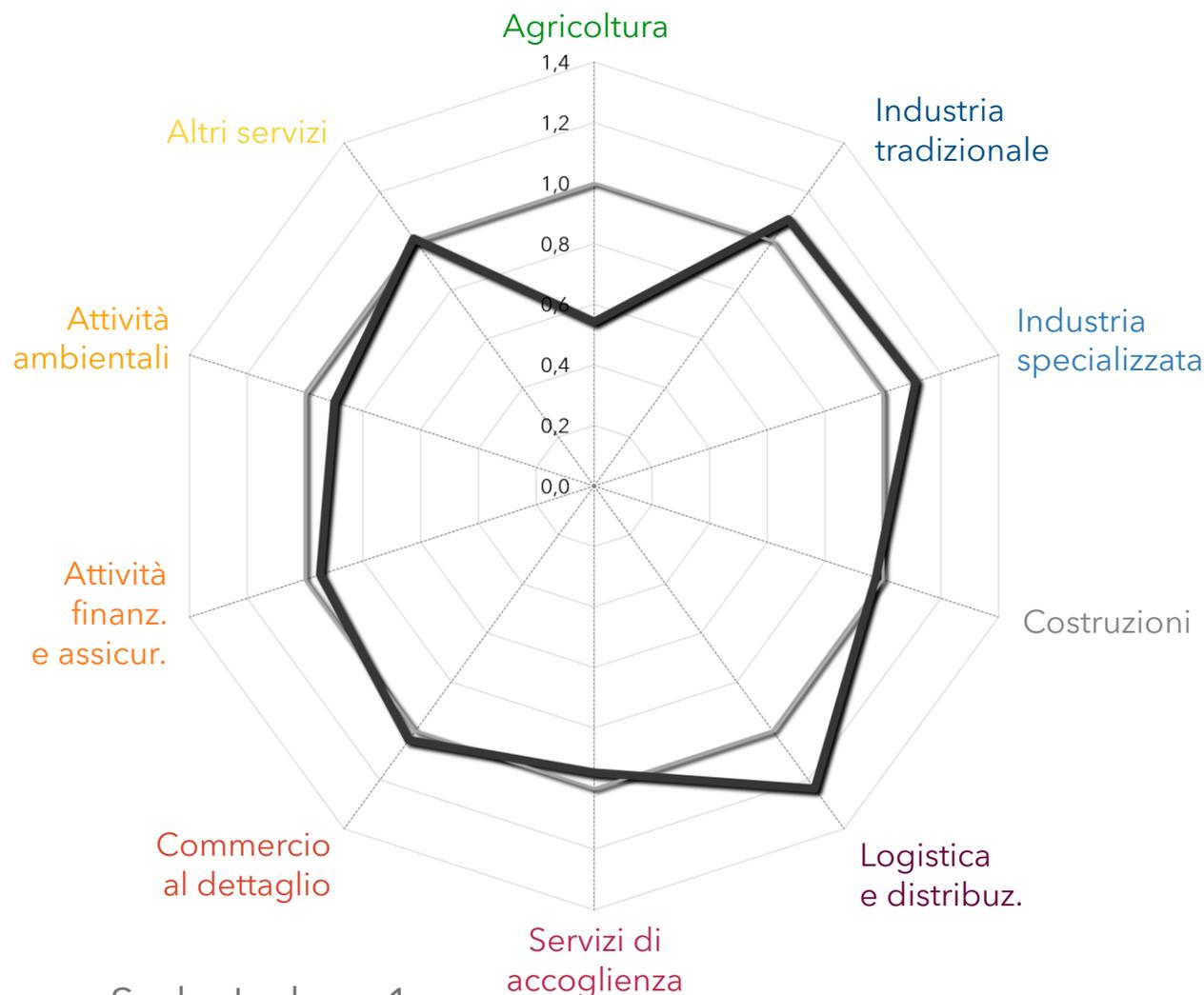


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

MACRO SETTORE	PESO %	AV	BN	CE	NA	SA	CAM
AGRICOLTURA Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	4,5%	10,7%	14,0%	20,0%	16,7%	38,6%	100%
INDUSTRIA TRADIZIONALE Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	10,8%	10,3%	5,0%	15,3%	47,5%	21,9%	100%
INDUSTRIA SPECIALIZZATA Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	5,2%	9,8%	4,7%	14,8%	54,9%	15,8%	100%
COSTRUZIONI Edilizia, servizi di ingegneria	9,7%	6,9%	5,8%	19,4%	48,3%	19,6%	100%
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE Attività di trasporto e magazzinaggio	15,6%	5,0%	2,9%	14,0%	57,7%	20,3%	100%
SERVIZI DI ACCOGLIENZA Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	14,0%	6,3%	4,1%	13,5%	52,0%	24,2%	100%
COMMERCIO AL DETTAGLIO Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	15,6%	5,8%	4,3%	16,7%	54,5%	18,7%	100%
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE Banche e assicurazione	2,0%	7,0%	4,0%	11,9%	56,7%	20,4%	100%
ATTIVITÀ AMBIENTALI Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	1,8%	8,1%	4,6%	16,9%	41,7%	28,7%	100%
ALTRI SERVIZI Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	20,8%	6,2%	4,5%	14,2%	57,6%	17,5%	100%
TOTALE	100%	6,9%	4,8%	15,4%	52,1%	20,9%	100%

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA IN CAMPANIA



Sud e Isole = 1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

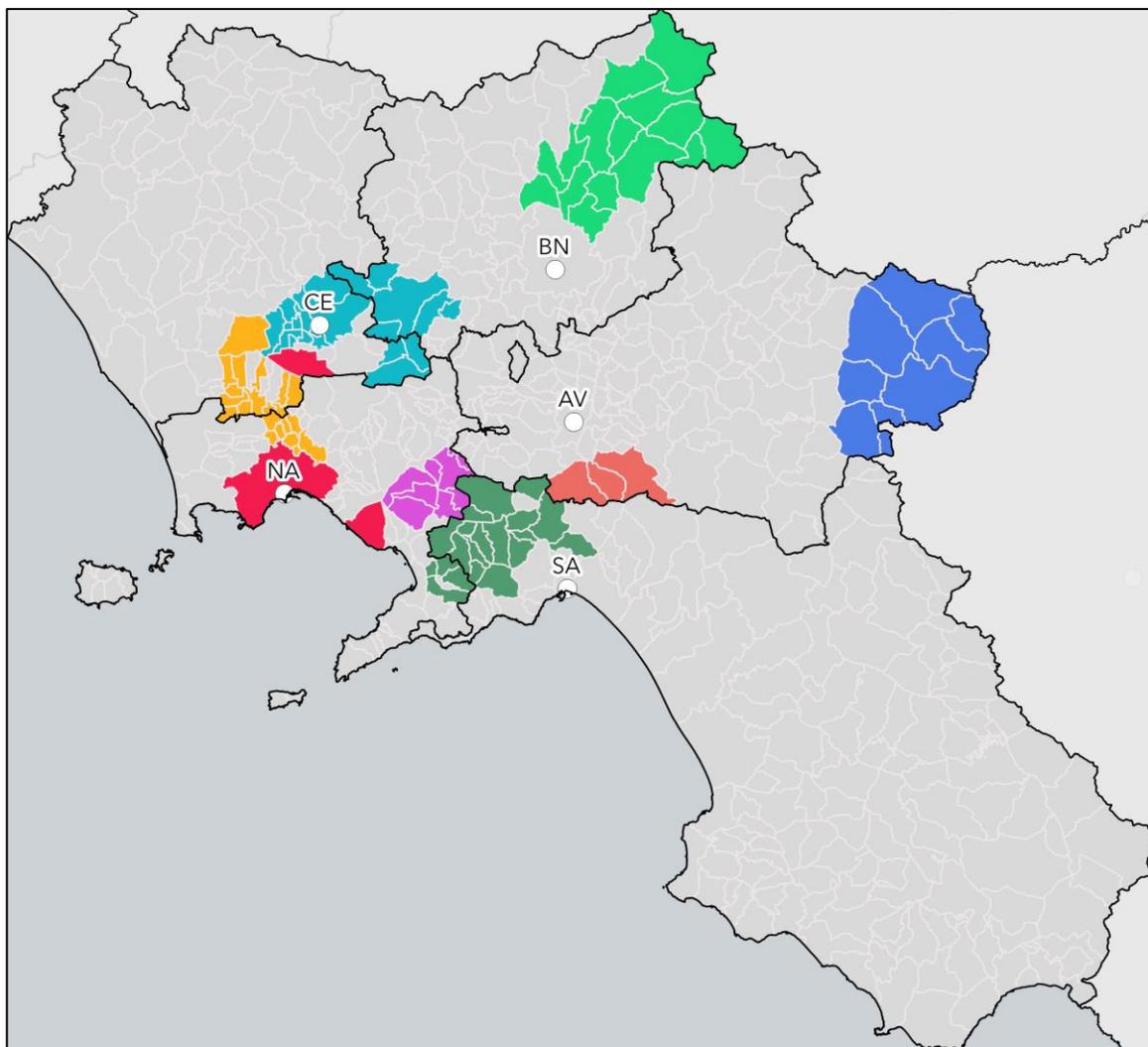
L'**indice di specializzazione** è stato calcolato confrontando le percentuali regionali di addetti nelle singole attività economiche alle percentuali globali nella macroarea del Sud e Isole. Un valore superiore a 1 segnala la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione del territorio regionale.

L'analisi evidenzia una sostanziale diversificazione settoriale del tessuto economico campano, in cui, rispetto alla macroarea di riferimento, spicca la specializzazione nella **logistica e distribuzione** e nell'**industria** (sia tradizionale che specializzata).

Tuttavia (cfr. slide precedente), il peso delle singole province nel tessuto economico-produttivo regionale è molto differente, con un ruolo dominante della città metropolitana di Napoli, dove si concentra oltre il 50% degli addetti presenti in regione.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I DISTRETTI INDUSTRIALI IN CAMPANIA



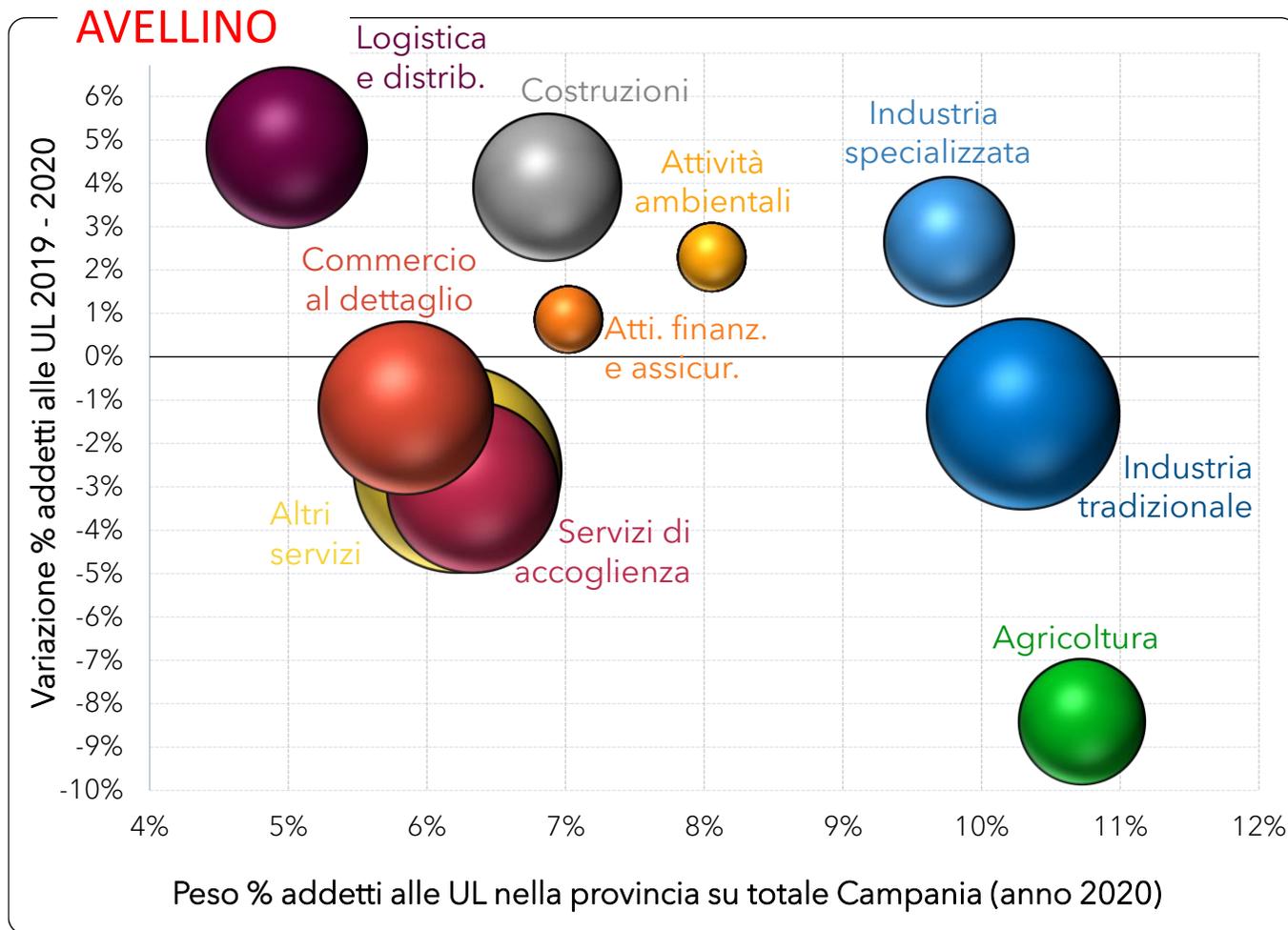
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati IPI - Centro Studi e Regione Campania

In Campania sono presenti **8 distretti industriali** riconosciuti dalla Regione Campania.

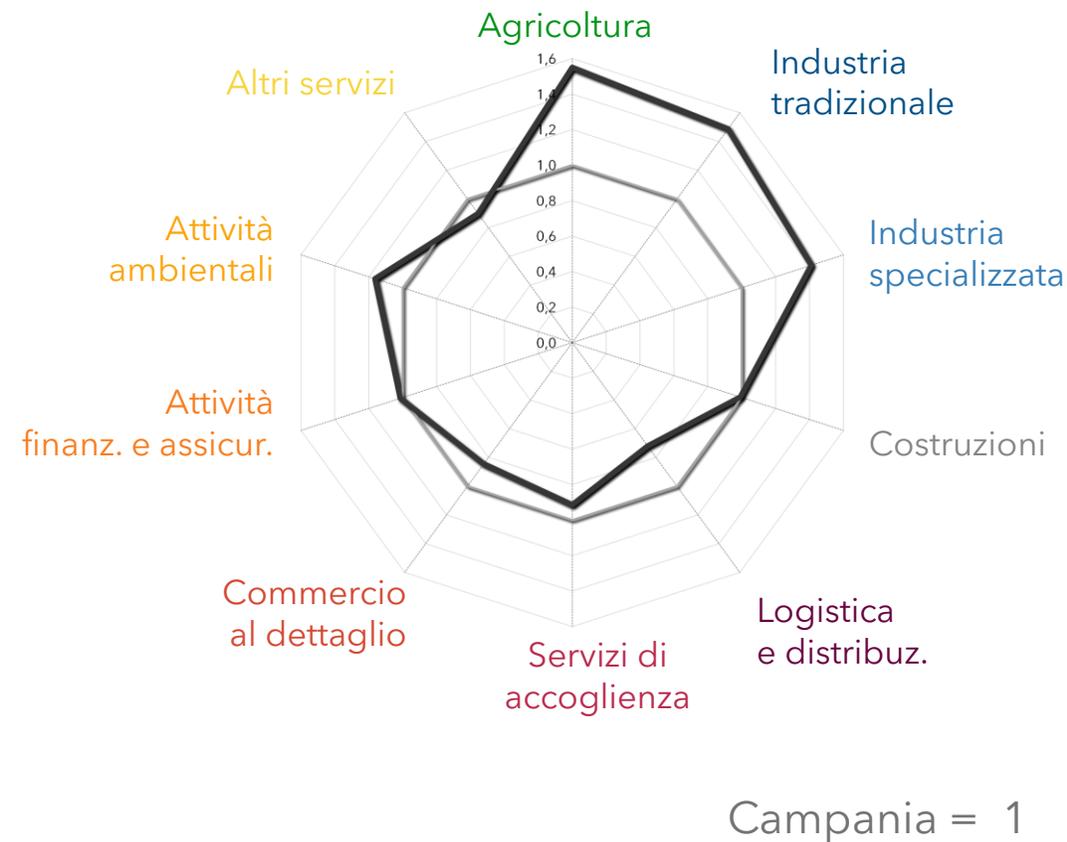
DISTRETTO	PROVINCIA	N° comuni
Distretto tessile di Calitri	AV	9
Distretto calzaturiero di Grumo Nevano-Aversa-Trentola Ducenta	CE, NA	21
Distretti tessile di San Giuseppe Vesuviano	NA	8
Distretto tessile di San Marco dei Cavoti	BN	15
Distretto tessile di Sant'Agata dei Goti-Casapulla	BN, CE	20
Distretto agroalimentare di Nocera Inferiore-Gragnano	NA, SA	20
Distretto conciario di Solofra	AV	3
Distretto orafo campano	NA, CE	3

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



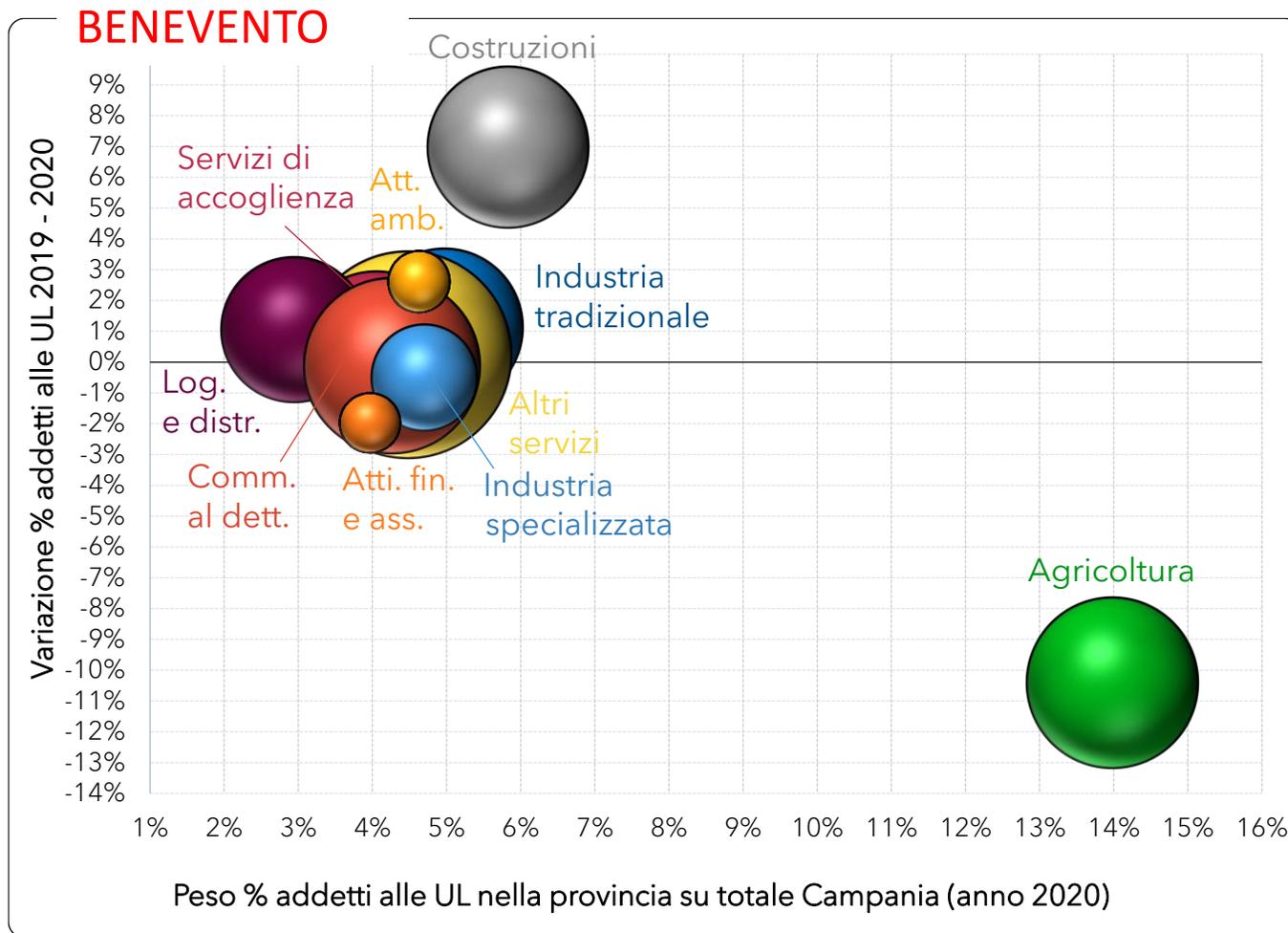
2 distretti presenti

Distretto tessile di Calitri
Distretto conciario di Solofra

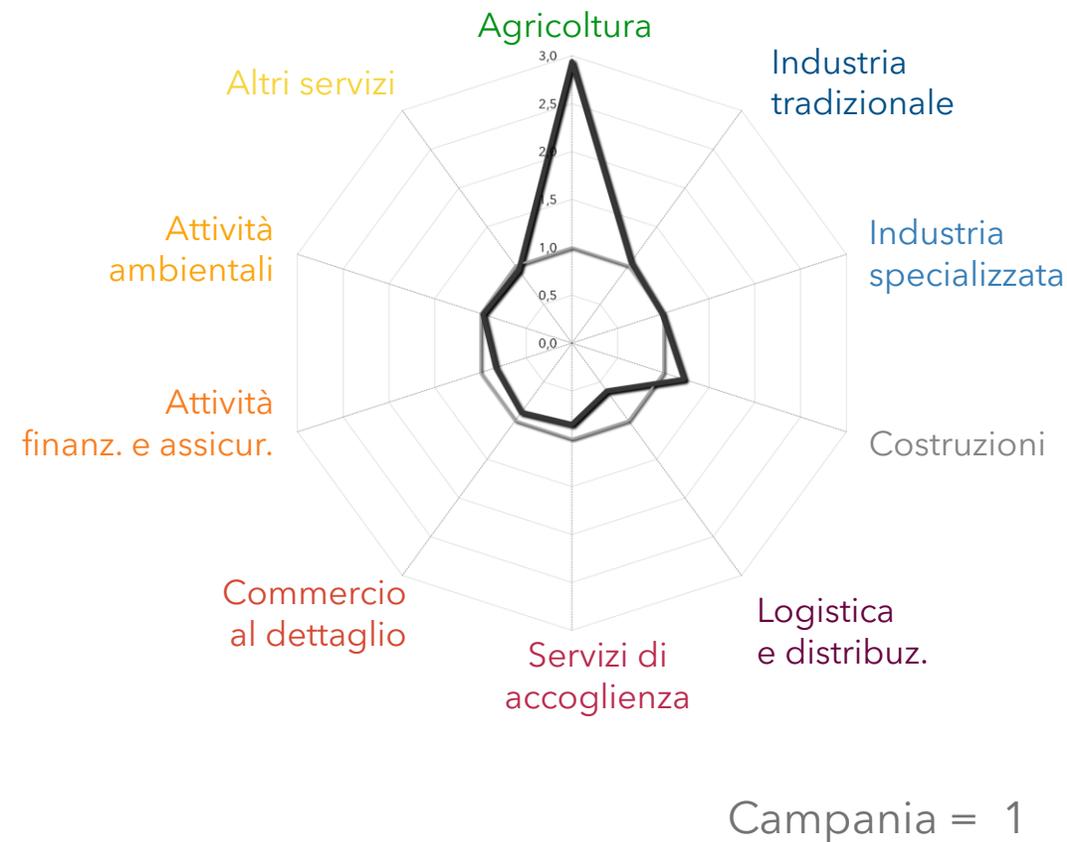
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



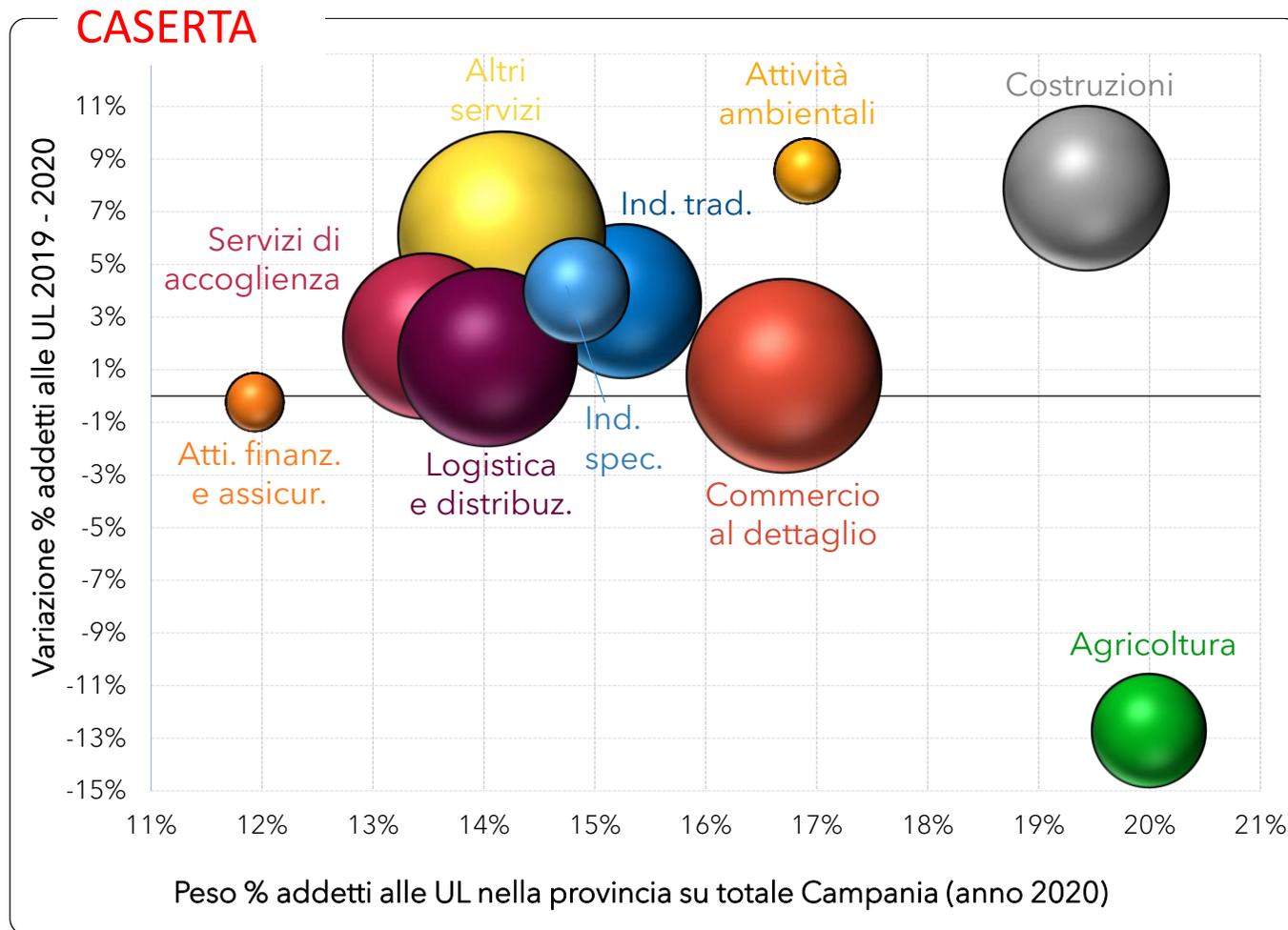
2 distretti presenti

Distretto tessile di San Marco dei Cavoti
 Distretto tessile di Sant'Agata dei Goti-Casapulla

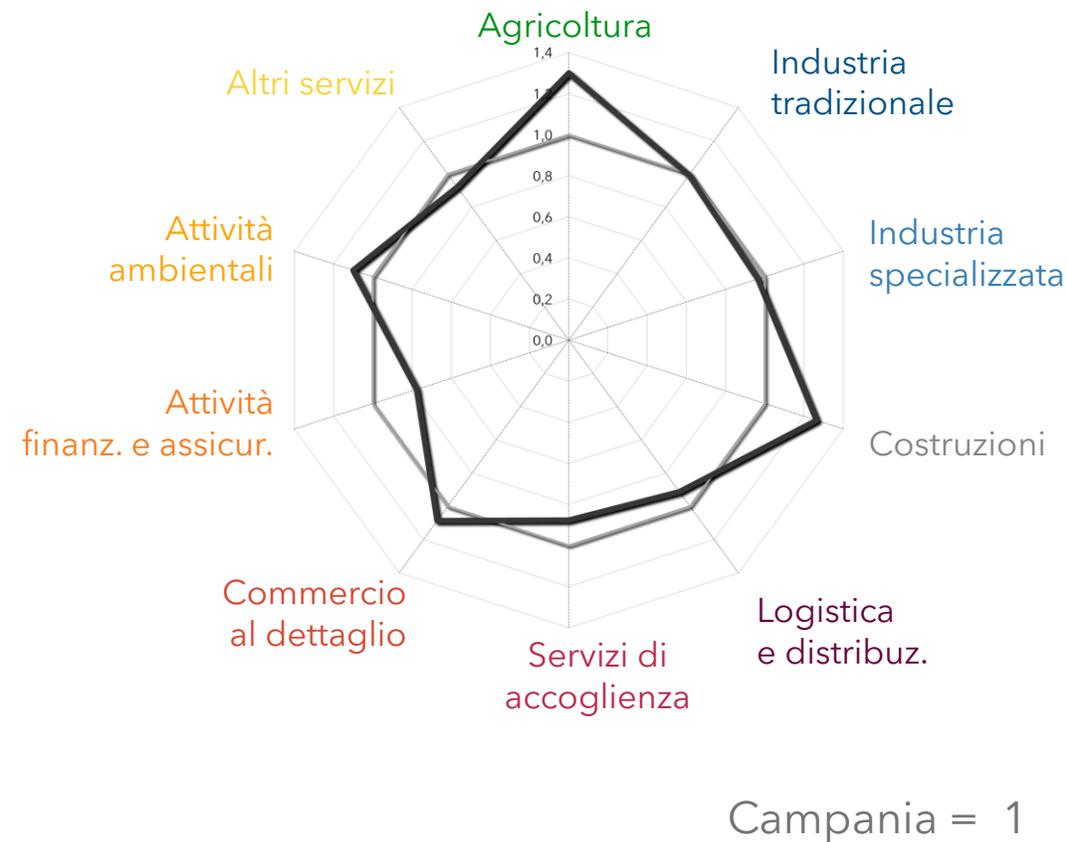
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



3 distretti presenti

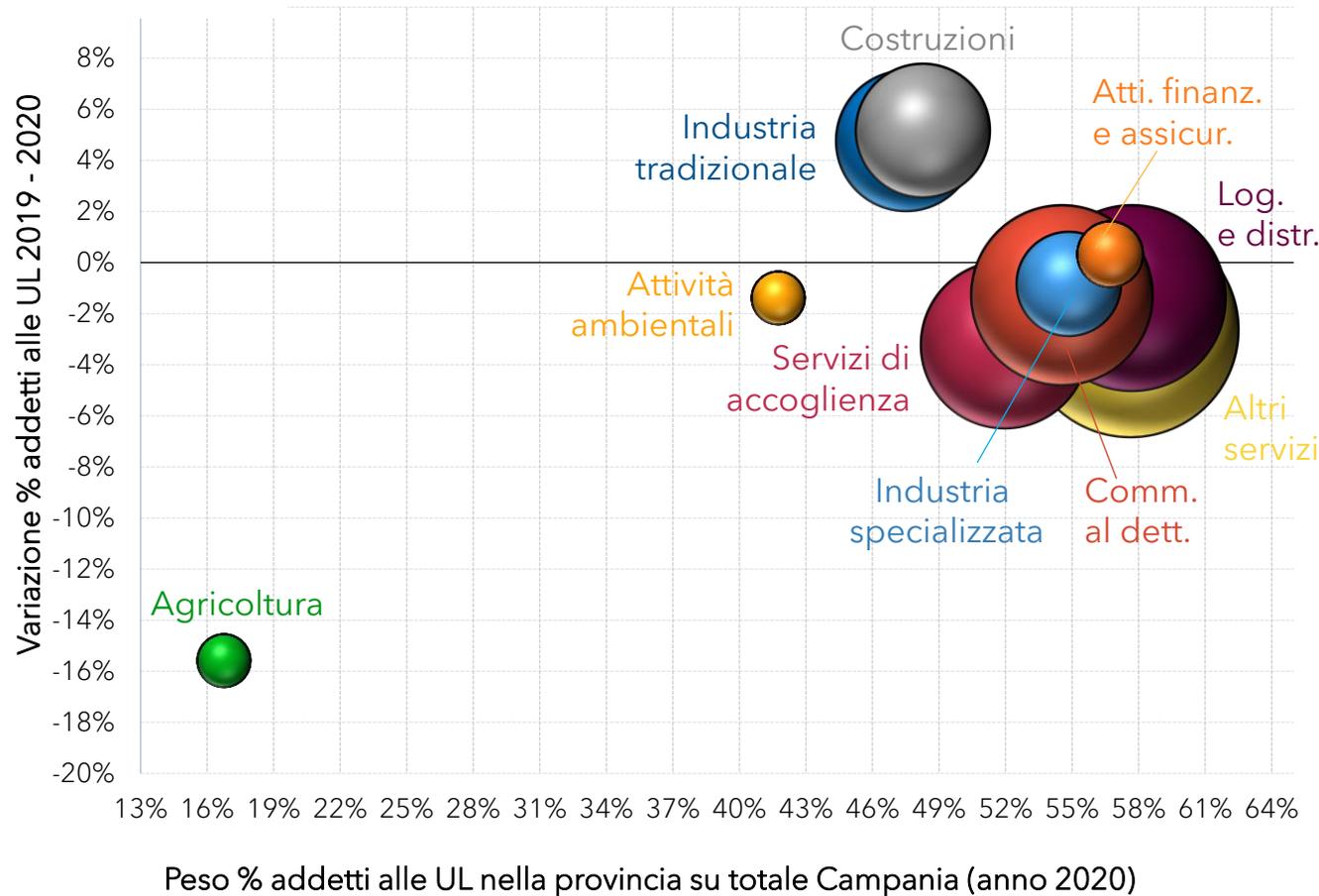
Distretto calzaturiero di Grumo Nevano-Aversa-Trentola Ducenta
 Distretto tessile di Sant'Agata dei Goti-Casapulla
 Distretto orafa campano

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

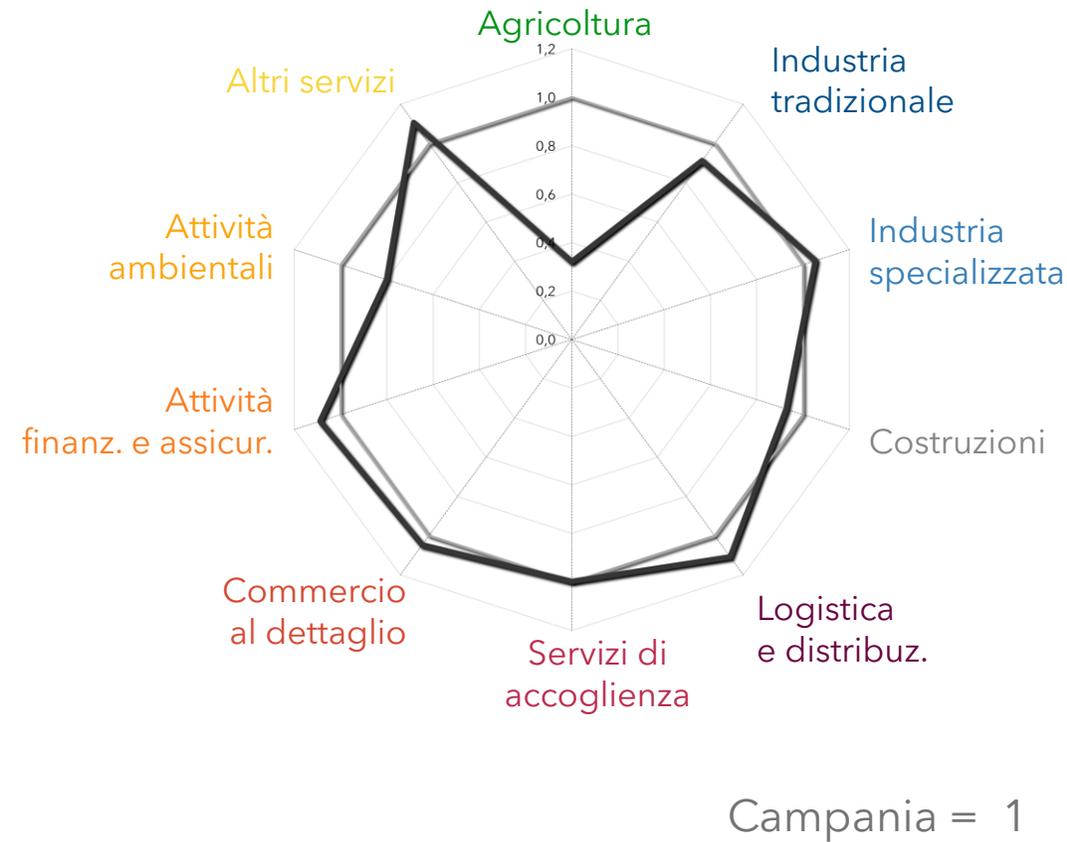
LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

NAPOLI



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020



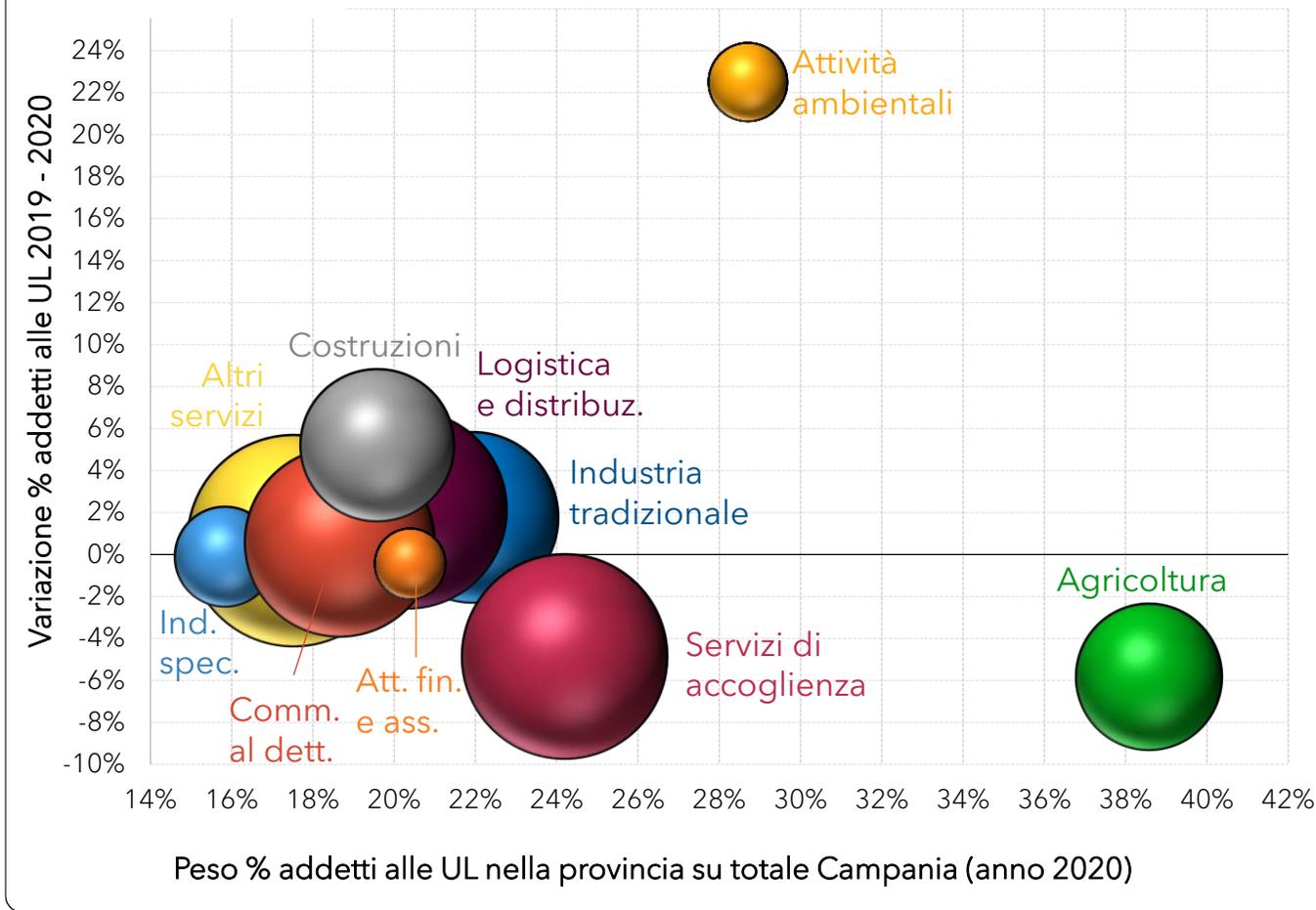
4 distretti presenti

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

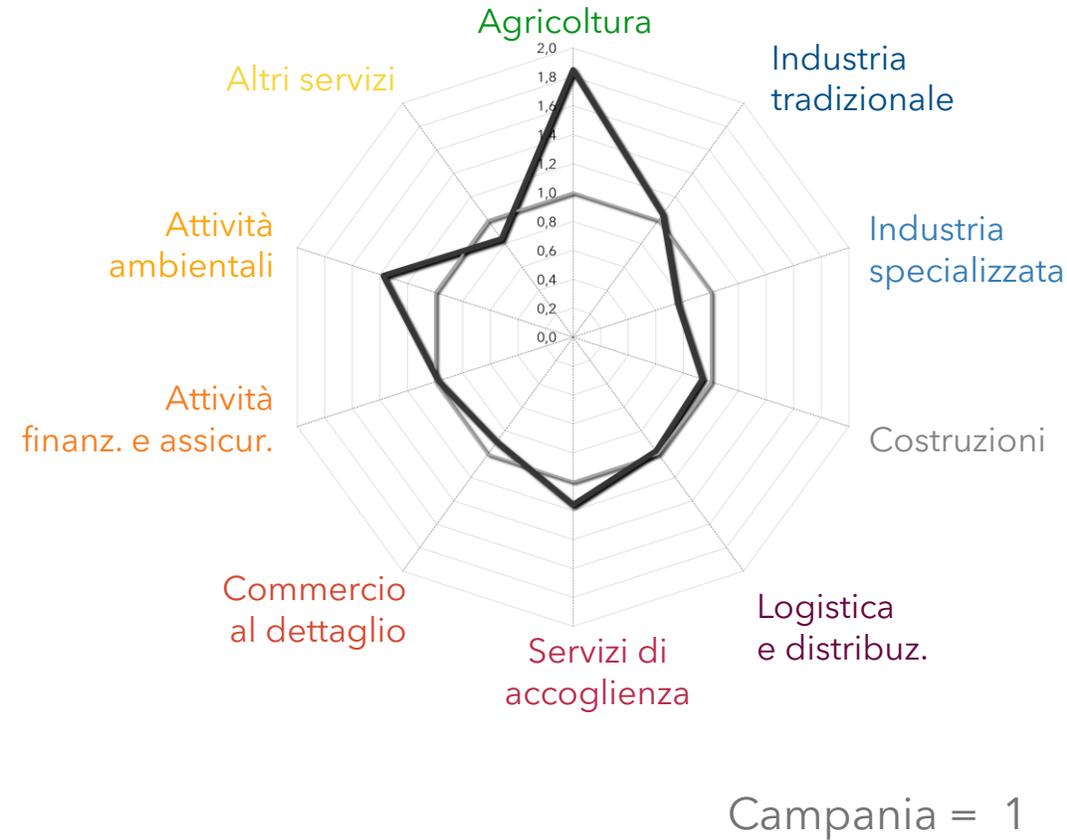
LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

SALERNO



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020



1 distretto presente

Distretto agroalimentare di Nocera Inferiore-Gagnano

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

L'attuale sistema infrastrutturale della Campania



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **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 2019 per numero passeggeri, circa 8,2 milioni, 6° per numero TEU, circa 682 mila, 9° per numero tonnellate, circa 18,6 milioni) inserito nel Core Network europeo e **Salerno** (8° in Italia per numero TEU, circa 414 mila) inserito nel Comprehensive Network europeo
- **1 aeroporto internazionale: Napoli-Capodichino** (5° in Italia nel 2019 per trasporto passeggeri, circa 10,9 milioni, e 9° per trasporto cargo, 11.750 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.

Nota: sono riportate le statistiche al 2019 in quanto ultimo anno non influenzato dagli effetti derivanti dalla pandemia da Covid-19.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

Scala territoriale: PROVINCIA* Anno di riferimento: 2019

* L'analisi è stata svolta sul territorio nazionale con scala territoriale provinciale (in quanto considerare come riferimento le Camere di commercio avrebbe comportato considerare anche territori non confinanti). Fanno eccezione le regioni Sardegna e Puglia per le quali è stata considerata la seguente ripartizione «storica»: 4 territori per la Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari); 5 per la Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce). In totale sono quindi stati considerati 105 territori sul territorio nazionale.

Tipologia di infrastruttura: STRADALE, FERROVIARIA, PORTUALE, AEROPORTUALE, LOGISTICA

4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

Nel caso delle **infrastrutture di rete (strade e ferrovie)**, l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).

Nel caso delle **infrastrutture di nodo (porti, aeroporti e interporti)**¹, è stata svolta un'analisi più articolata che potesse esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture portuali, interportuali e aeroportuali indipendentemente dalla «territorialità». Si è quindi tenuto conto della **capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe**. Questo approccio esprime le potenzialità dotazionali di un territorio riflettendo più realisticamente la distribuzione territoriale dell'utenza e la maggiore o minore convenienza che essa ha di usufruire dei servizi resi dall'infrastruttura. Per quanto riguarda i nodi, quindi, si è operato nel modo seguente: partendo da una selezione dei nodi più significativi sul territorio nazionale, **per ciascun capoluogo di provincia sono stati rilevati i nodi infrastrutturali raggiungibili entro 90 minuti, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza temporale (≤30 minuti, 30-60 minuti, 60-90 minuti)**. Lo spazio che intercorre tra il capoluogo di provincia e il luogo in cui sorge l'infrastruttura è una distanza stradale misurata in termini di tempo di percorrenza, considerando il percorso stradale minimo, ipotizzando velocità medie di percorrenza diverse a seconda della tipologia di strada.

Le variabili descrittive per ciascuna infrastruttura (di rete e di nodo) e per ciascun settore tematico (Contesto, Dotazione, Funzionalità, Strategia) sono state normalizzate a livello nazionale (ridimensionamento tra 0 e 1, poi riportato tra 0 e 100) e quindi il calcolo dell'indicatore di sintesi risulta dalla combinazione dei valori adimensionati rispetto al peso che è stato loro assegnato.

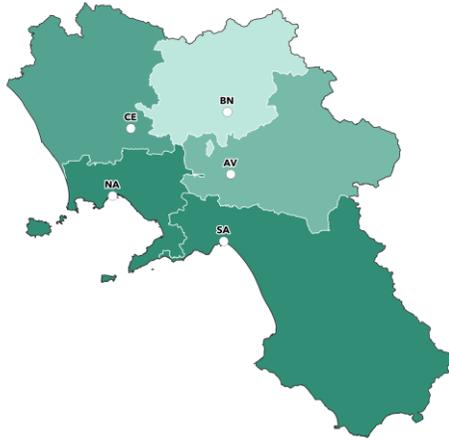
¹ Sono stati considerati 24 porti marittimi, 35 aeroporti e 24 interporti sul territorio nazionale.

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

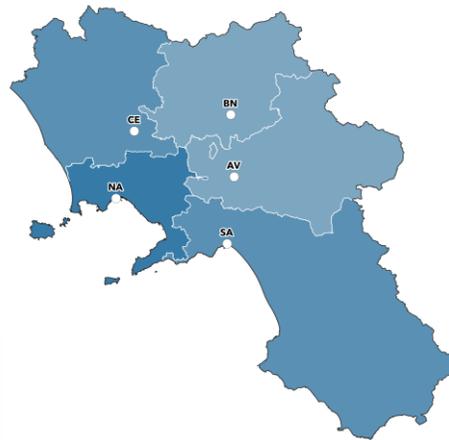
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE CAMPANE: OUTPUT

CONTESTO	
NA	64,5
SA	63,9
CE	50,0
AV	43,3
BN	26,9



SUD E ISOLE	
Max	
BA	68,4
Min	
IS	17,8

FUNZIONALITÀ	
NA	74,0
SA	70,7
CE	70,1
AV	68,4
BN	60,2



SUD E ISOLE	
Max	
NA	74,0
Min	
AG	57,1

SINTESI	
NA	58,8
SA	54,7
CE	51,9
AV	43,9
BN	34,4



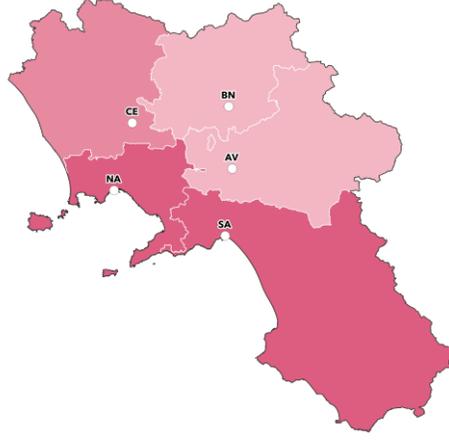
SUD E ISOLE	
Max	
NA	58,8
Min	
AG	34,2

DOTAZIONE	
NA	46,3
CE	44,2
SA	37,8
AV	27,4
BN	22,8



SUD E ISOLE	
Max	
NA	46,3
Min	
CS	9,6

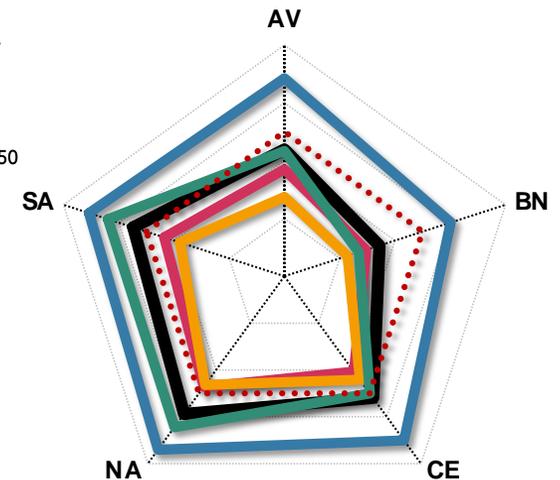
STRATEGIA	
NA	47,2
SA	43,6
CE	40,7
AV	37,0
BN	29,5



SUD E ISOLE	
Max	
AQ	53,9
Min	
BR	19,0

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50



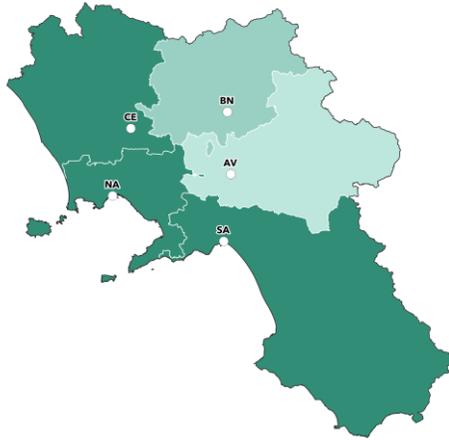
INFRASTRUTTURE STRADALI

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza Covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

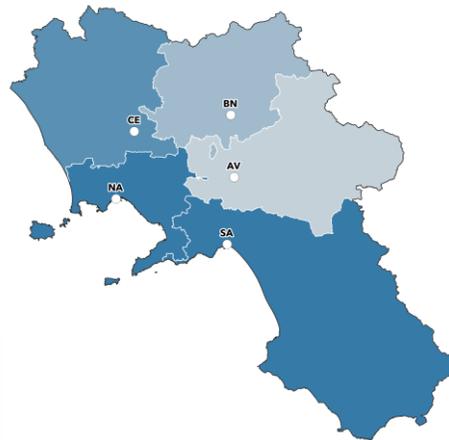
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE CAMPANE: OUTPUT

CONTESTO	
CE	59,0
NA	50,5
SA	40,5
BN	18,3
AV	12,8



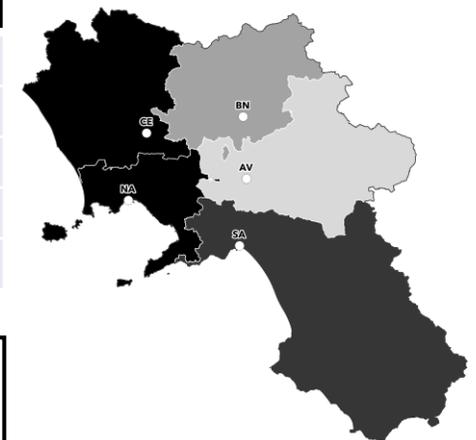
SUD E ISOLE	
Max	
CE	59,0
Min	
IS	3,5

FUNZIONALITÀ	
NA	71,8
SA	70,6
CE	58,9
BN	43,3
AV	10,5



SUD E ISOLE	
Max	
NA	71,8
Min	
NU, RA	9,1

SINTESI	
NA	56,9
CE	52,6
SA	44,8
BN	27,8
AV	13,6



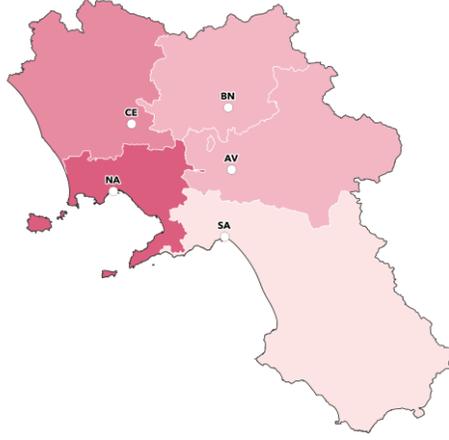
SUD E ISOLE	
Max	
NA	56,9
Min	
IS	11,6

DOTAZIONE	
NA	57,9
CE	49,7
SA	41,3
BN	22,7
AV	9,9



SUD E ISOLE	
Max	
NA	57,9
Min	
NU	0,9

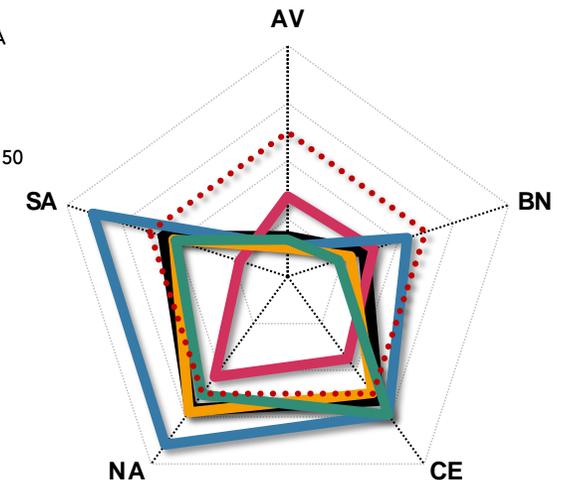
STRATEGIA	
NA	42,8
CE	35,1
BN	31,1
AV	27,8
SA	17,4



SUD E ISOLE	
Max	
NU	57,2
Min	
MT	0,0

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50



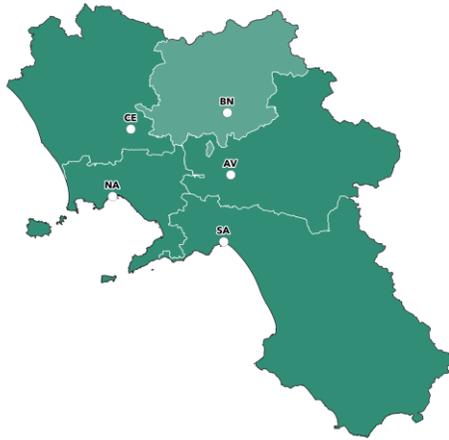
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza Covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

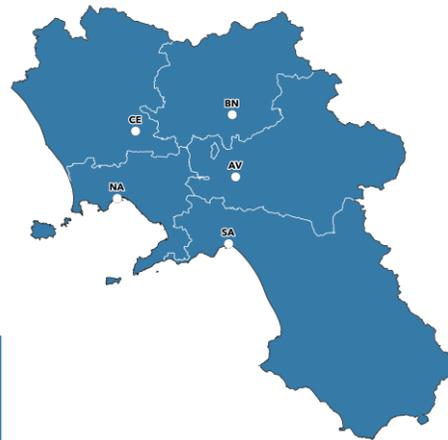
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE CAMPANE: OUTPUT

CONTESTO	
NA	77,1
SA	75,7
CE	67,8
AV	67,1
BN	56,8



SUD E ISOLE	
Max	
ME	88,0
Min	
AQ, IS	0,0

FUNZIONALITÀ	
NA	69,6
SA	62,7
CE	60,1
AV	60,1
BN	48,2



SUD E ISOLE	
Max	
NA	69,6
Min	
KR..*	0,0

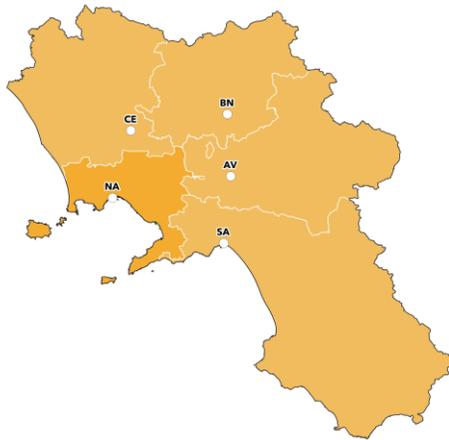
* Insieme a AG, CB, FG, RG, PE, CS, CZ, TE, CH, CL, AQ, IS

SINTESI	
NA	61,1
SA	57,8
CE	48,1
AV	47,9
BN	41,0



SUD E ISOLE	
Max	
NA	61,1
Min	
AQ, IS	0,0

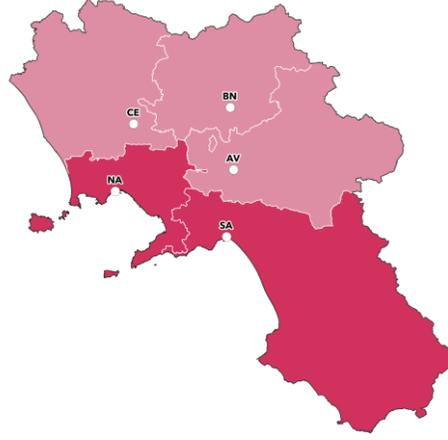
DOTAZIONE	
NA	41,7
SA	34,9
CE	31,7
AV	31,6
BN	29,0



SUD E ISOLE	
Max	
CA	49,7
Min	
CH..*	0,0

* Insieme a CL, AQ, IS

STRATEGIA	
SA	59,4
NA	53,9
CE	21,5
AV	21,5
BN	21,5

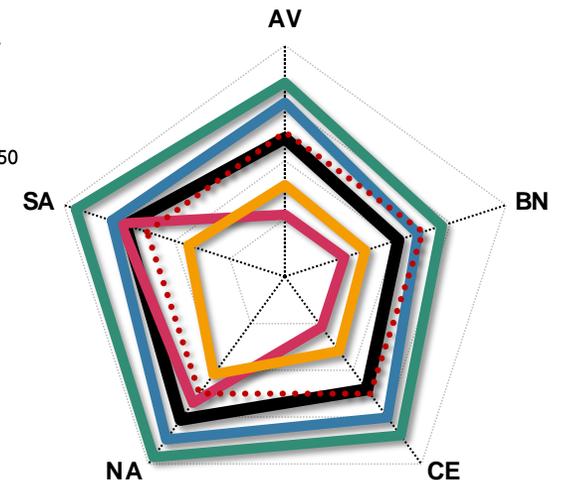


SUD E ISOLE	
Max	
RC	71,5
Min	
KR..*	0,0

* Insieme a AG, CB, FG, RG, PE, CS, CZ, TE, CH, CL, AQ, IS

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50



INFRASTRUTTURE PORTUALI

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza Covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

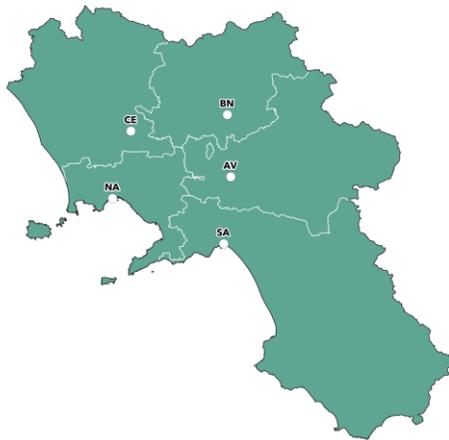
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE CAMPANE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

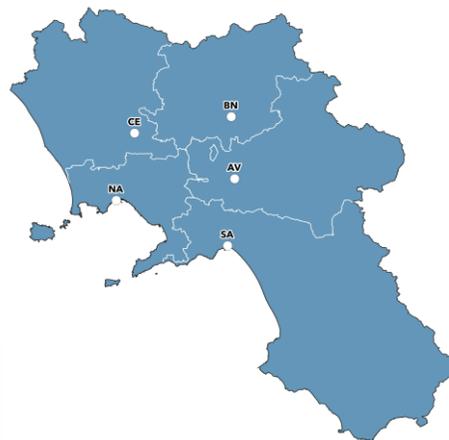
CONTESTO	
CE	66,4
NA	66,4
AV	63,8
SA	63,8
BN	61,1



SUD E ISOLE	
Max	
BA	73,0
Min	
CB..*	0,0

* Insieme a PZ, AG, CL

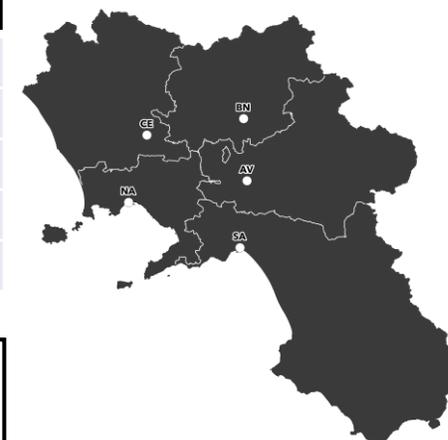
FUNZIONALITÀ	
NA	49,8
CE	49,8
SA	47,3
AV	47,3
BN	44,9



SUD E ISOLE	
Max	
NA	49,8
Min	
CL..*	0,0

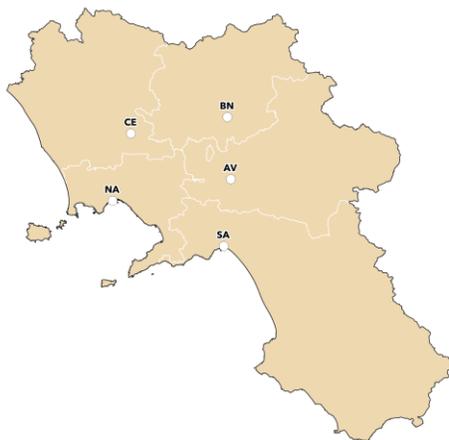
* Insieme a PZ, CB, AG

SINTESI	
NA	44,6
CE	44,3
SA	42,7
AV	42,6
BN	41,0



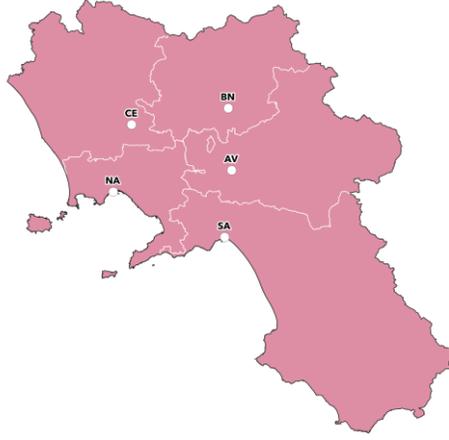
SUD E ISOLE	
Max	
CT	47,6
Min	
CB, AG	0,0

DOTAZIONE	
NA	28,7
CE	27,7
SA	27,2
AV	26,9
BN	26,0



SUD E ISOLE	
Max	
FG	41,4
Min	
CB, AG	0,0

STRATEGIA	
NA	24,0
CE	24,0
SA	24,0
AV	24,0
BN	24,0

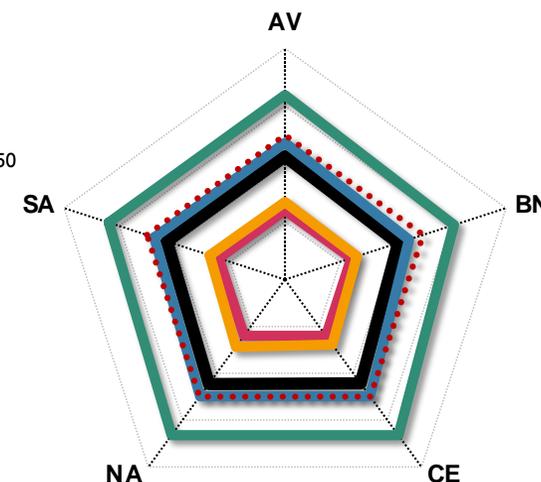


SUD E ISOLE	
Max	
CT	55,7
Min	
CL..*	0,0

* Insieme a PZ, CB, AG

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50



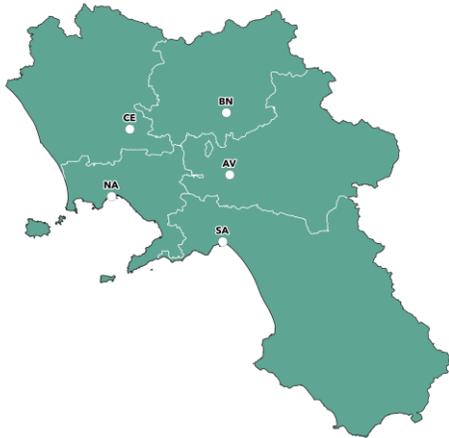
Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza Covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE CAMPANE: OUTPUT

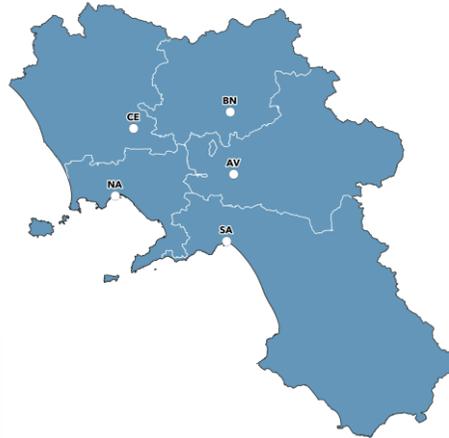
CONTESTO	
CE	39,9
AV	36,7
NA	36,7
SA	33,5
BN	30,3



SUD E ISOLE	
Max	
CT	46,2
Min	
CB..*	0,0

* Insieme a PA, SS, CA, CZ, CS, TP, PZ, RG, OR, VV, KR, CB, IS, NU, LE, AG

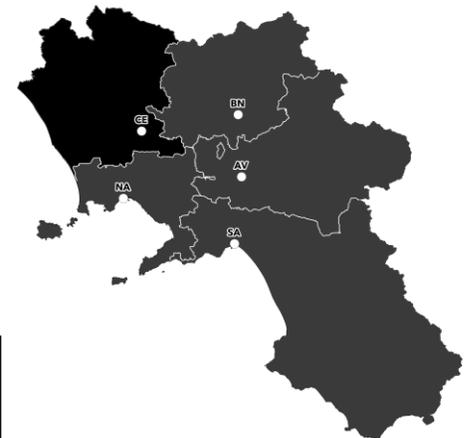
FUNZIONALITÀ	
CE	55,8
NA	54,4
AV	54,4
SA	53,0
BN	50,1



SUD E ISOLE	
Max	
CE	55,8
Min	
RC..*	0,0

* Insieme a PA, SS, CA, CZ, CS, TP, PZ, RG, OR, VV, KR, CB, IS, NU, LE, AG

SINTESI	
CE	50,5
NA	43,5
SA	42,1
AV	41,3
BN	33,6



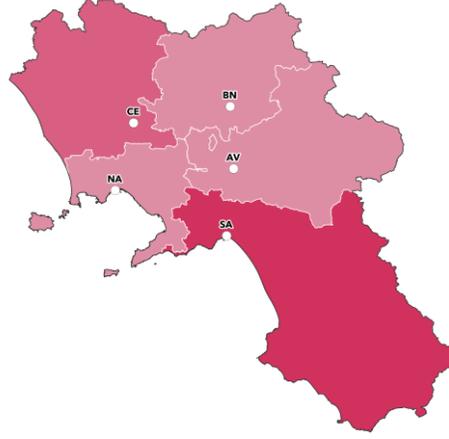
SUD E ISOLE	
Max	
CE	50,5
Min	
AG	0,1

DOTAZIONE	
CE	66,0
NA	55,6
AV	48,2
SA	41,9
BN	32,5



SUD E ISOLE	
Max	
CE	66,0
Min	
AG	0,5

STRATEGIA	
SA	41,7
CE	32,0
NA	14,7
AV	14,7
BN	14,7

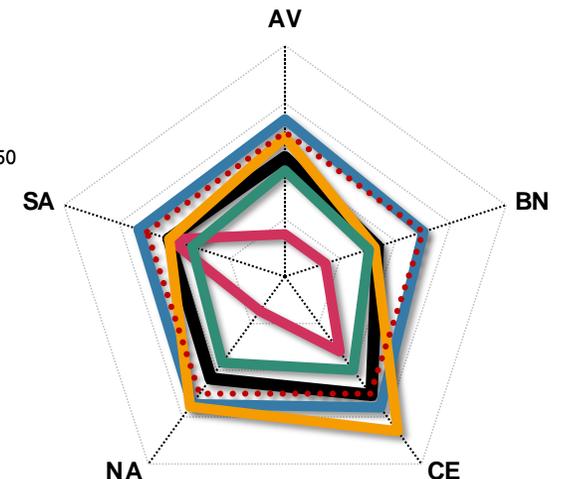


SUD E ISOLE	
Max	
CT	42,6
Min	
RC..*	0,0

* Insieme a SS, CA, CZ, CS, TP, PZ, RG, OR, VV, KR, CB, IS, NU, LE, AG

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50



INFRASTRUTTURE LOGISTICHE

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza Covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE CAMPANE: SINTESI

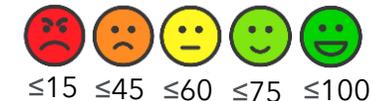
L'elaborazione di un insieme di indici, che tengono conto delle specificità di ciascuna tipologia infrastrutturale, ha permesso di trarre delle valutazioni di sintesi sulle performance del sistema infrastrutturale regionale, evidenziando i possibili margini di intervento.

											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE								
1°	NA (3°)		NA (4°)		NA (4°)		NA (49°)		CE (12°)		NA (7°)	
2°	SA (7°)		CE (7°)		SA (9°)		CE (51°)		NA (23°)		CE (8°)	
3°	CE (12°)		SA (24°)		CE (14°)		SA (57°)		SA (26°)		SA (12°)	
4°	AV (47°)		BN (78°)		AV (15°)		AV (59°)		AV (30°)		AV (60°)	
5°	BN (98°)		AV (101°)		BN (32°)		BN (68°)		BN (42°)		BN (64°)	

Le **infrastrutture aeroportuali** risultano quelle con la **performance più debole**, tuttavia 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). Infatti, le province di **Napoli e Caserta** rientrano **nella Top10** nazionale, soprattutto grazie alla performance portuale, seguite a breve distanza dalla provincia di **Salerno** (12^a 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**.

Tutte le province potrebbero valorizzare il proprio potenziale attraverso un'azione di coordinamento territoriale che tenga conto di **una visione regionale e di macroarea**.



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza Covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE CAMPANE: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di rete** (strade e ferrovie), l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).

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 ferroviarie: solo le province di Napoli e Caserta presentano un indicatore sintetico superiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100) distaccandosi ampiamente dalle altre province campane. La provincia di **Napoli** si posiziona al **1º posto nella macroarea** del Sud e Isole e al **4º 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** (nº 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** (101ª 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.

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza Covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE CAMPANE: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance portuale, aeroportuale e logistica dei territori provinciali è stata valutata tenendo conto della dislocazione dei principali porti, aeroporti e interporti sul territorio nazionale e considerando l'estensione della loro influenza su territori limitrofi.

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.

Infrastrutture aeroportuali: dalla lettura dell'indicatore, questa categoria risulta la meno performante. Tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando 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 noleggi) e alla **strategia** (spesa per opere aeroportuali).

Infrastrutture logistiche: la provincia di **Caserta**, l'unica a superare di poco i 50 punti, 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**.

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza Covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

La Campania e i corridoi europei della rete Ten-t



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL CORE NETWORK DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO (TEN-T)

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Il **Core Network** (Rete Centrale) è costituito da **9 Corridoi (di cui 4 attraversano l'Italia)**, da completare **entro il 2030**, che comprendono: i nodi urbani a maggiore densità abitativa, i nodi intermodali di maggiore rilevanza e le relative connessioni. Oggi la priorità a livello europeo è quella di **assicurare la continuità dei Corridoi**, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

Per l'Italia, questo si traduce in un importante **piano di potenziamento prestazionale e tecnologico** che prevede l'adeguamento agli standard europei (modulo, sagoma, peso assiale, lungh. treni), l'interoperabilità attraverso l'implementazione del sistema ERTMS, la realizzazione di grandi opere di connessione all'Europa, l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di «ultimo miglio» a porti e aeroporti della rete Core.

Gli Stati membri hanno concordato gli **obiettivi specifici (target) da raggiungere entro il 2030 per ciascun Corridoio**, per consentire la misurazione e il monitoraggio dello stato di conformità delle infrastrutture.

1 Corridoio del Core Network attraversa la CAMPANIA

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è un asse cruciale per l'economia europea, 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. Collega i maggiori centri urbani in Germania e in Italia alla Scandinavia.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	CAMPANIA
Km rete ferroviaria	9.600	3.000	470
Km rete stradale	6.300	2.400	340
N° porti	25	9	1
N° aeroporti	19	4	1
N° terminal intermodali	28	5	2

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

In Italia parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Ancona, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud, tra cui: **Napoli**, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

CAMPANIA: 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.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

PRINCIPALI GAP INFRASTRUTTURALI DEL CORE NETWORK RISPETTO AI TARGET 2030

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



- 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**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

FOCUS SULLE PRINCIPALI OPERE FERROVIARIE LUNGO I CORRIDOI TEN-T

Nota: in evidenza (a colori) i nodi Core, in tonalità grigia i nodi secondari.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea e Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

Direttrice centrale e Tirrenica Nord

Linea Roma - M. Marciанise/Nola Interporto via Cassino

Tipologia intervento: ↗ (S)(M)(PA)

Attivazione: **oltre 2024**

Ripristino bretella merci di Santa Maria Capua Vetere

Tipologia intervento: ↗ (T)

Attivazione: **2022**

Upgrading tecnologico Linea AV/AC Roma - Napoli

Tipologia intervento: ⌚

Attivazione: **oltre 2024**

Linea Napoli - Gioia Tauro tratta Napoli - Paola

Tipologia intervento: ↗ (S)(M)(PA)

Attivazione: **oltre 2024**

Raddoppio linea Napoli - Bari

Tipologia intervento: ↗ (S)(M)(PA)

Attivazione: **oltre 2024**

Legenda tipologia intervento



Prestazioni (Sagoma/Modulo/Peso Assiale/Terminali)



Regolarità

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Le infrastrutture strategiche per il territorio



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Itinerario AV/AC Napoli-Bari / Nuovo collegamento Napoli-Bari

5.807 Mln € (costo complessivo dell'intervento):

5 RADDOPPIO TRATTA APICE-ORSARA

Costo intervento: : 2.424 Mln €

- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso / Opere con esecutore individuato
- Fine lavori prevista: 2025/2027



Upgrading e potenziamento tecnologico itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto

430 Mln € (costo complessivo dell'intervento):

6 ACC NAPOLI CENTRALE

Costo intervento: : 85 Mln €

- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: oltre 2021



Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

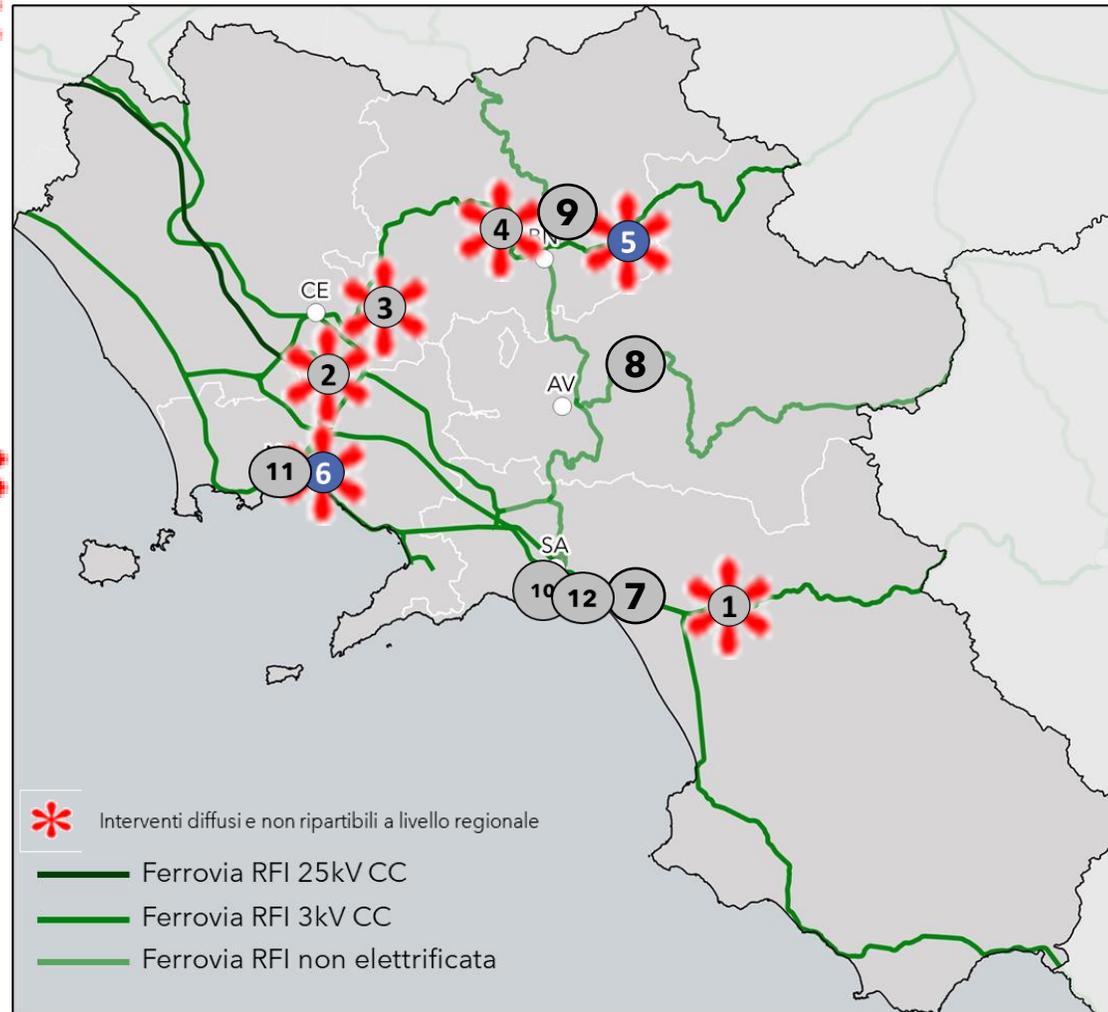
Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

Potenziamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica

Costo intervento: 220 Mln €

Finanziati: 91%

Fase: lavori in corso

Fine lavori prevista: 2020



Battipaglia-Paola-Reggio Calabria adeguamento tecnologico e infrastrutturale (velocizzazione)

Costo intervento: 230 Mln €

Finanziati: 100%

Fase: lavori in corso

Fine lavori prevista: 2021



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

7 **Quadruplicamento Salerno-Battipaglia**

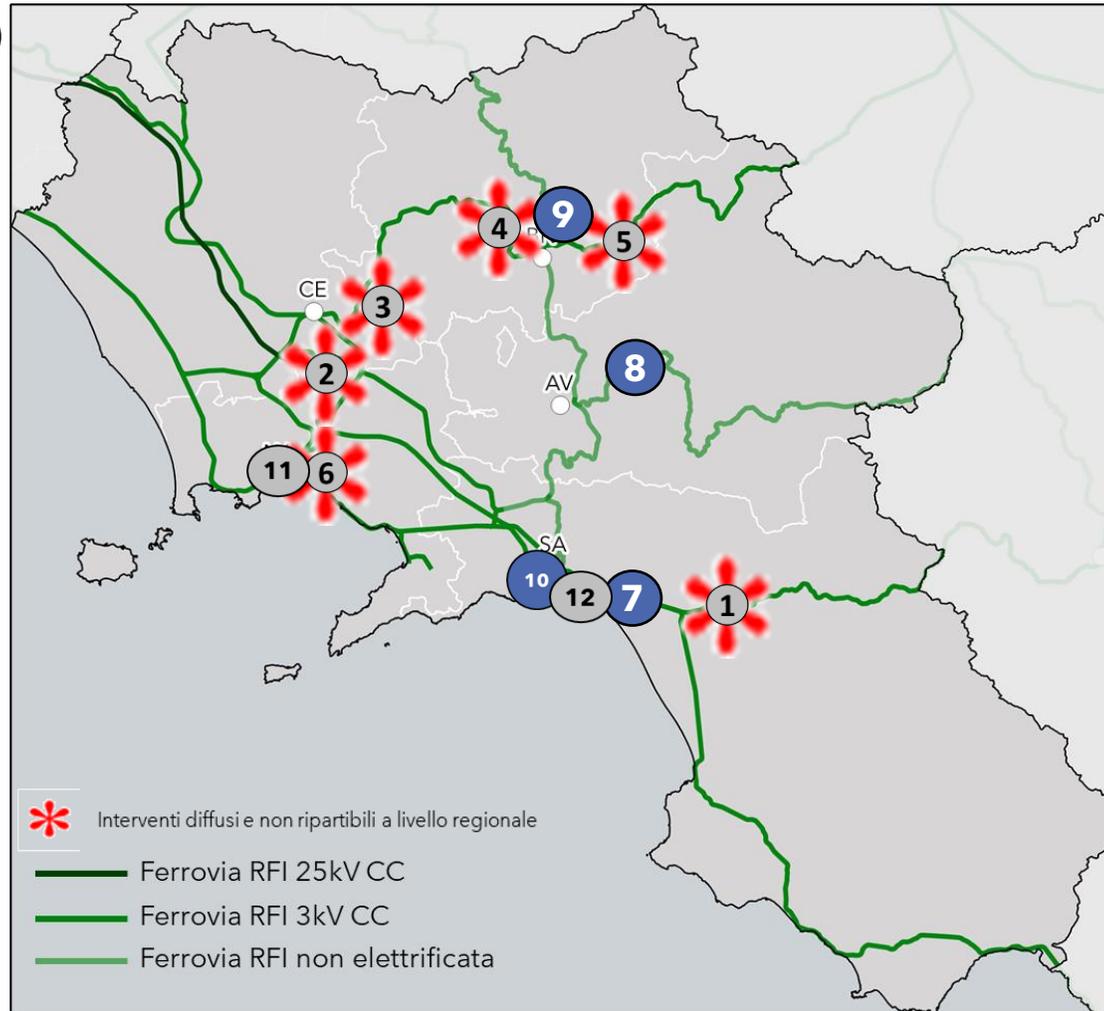
Costo intervento: 1.855 Mln €
Finanziati: 1%
Fase: progettazione preliminare
Fine lavori prevista: **oltre 2026**

8 **Linea Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio**

Costo intervento: 25 Mln €
Finanziati: 100%
Fase: n.d.
Fine lavori prevista: **n.d.**

9 **Linea Benevento-Pietralcina-Boscopedole**

Costo intervento: 20 Mln €
Finanziati: 100%
Fase: n.d.
Fine lavori prevista: **n.d.**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

10 **Completamento metropolitana di Salerno - Tratta Stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto**

Costo intervento: 100 Mln €
Finanziati: 100%
Fase: studio di fattibilità
Fine lavori prevista: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI SISTEMI URBANI

Nodo ferroviario di Napoli

UPGRADING INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICO NODO DI NAPOLI

Costo intervento: 632 Mln €

Finanziati: 21%

Fase: lavori in corso / progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **oltre 2021 / n.d.**

11

Nodo ferroviario di Napoli

NODO AV DI NAPOLI

Costo intervento: 416 Mln €

Finanziati: 100%

Fase: lavori in corso

Fine lavori prevista: **oltre 2021**

11

Nodo ferroviario di Napoli

RIQUALIFICAZIONE URBANA AREA PORTUALE NAPOLI EST - PROGETTO TRACCIA NAPOLI

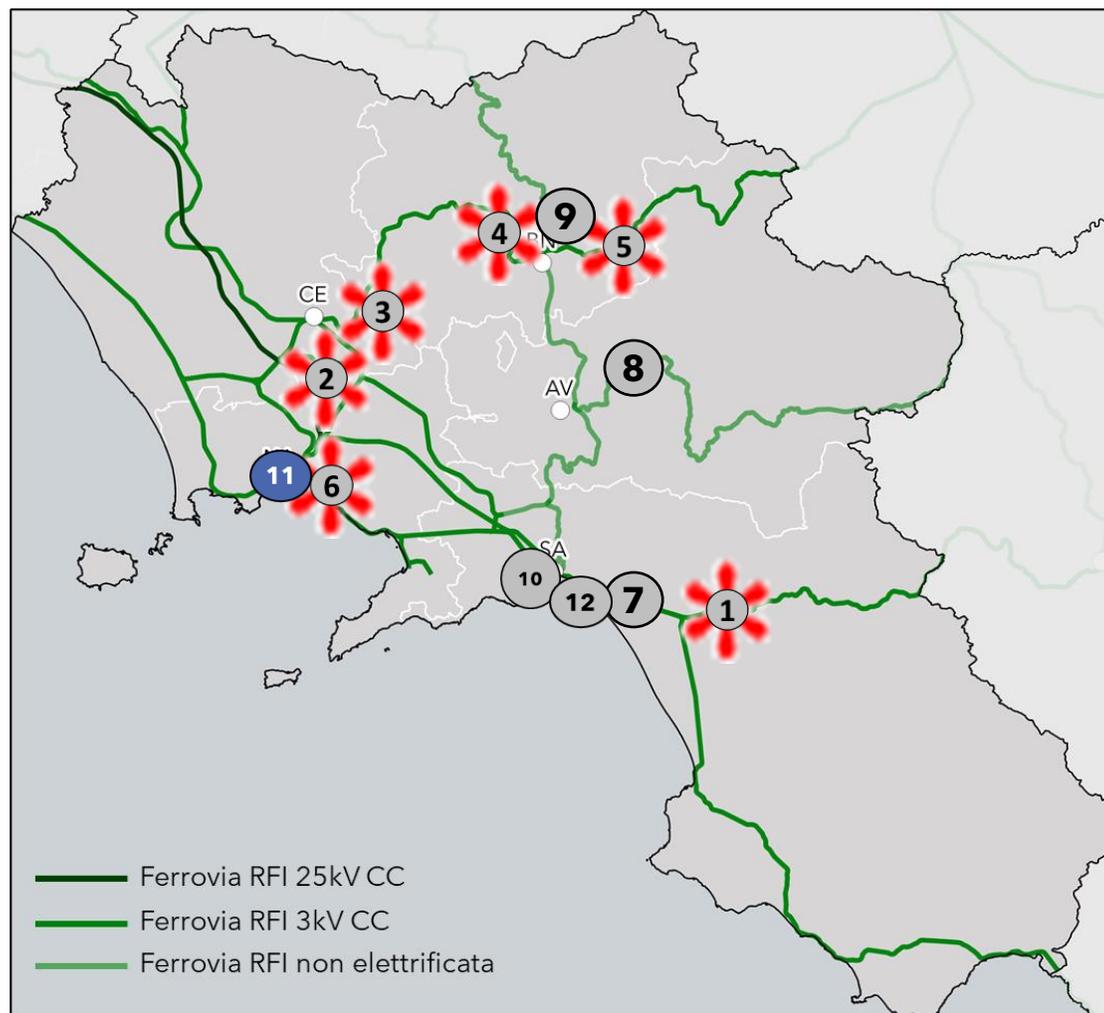
Costo intervento: 0,8 Mln €

Finanziati: 100%

Fase: studio di fattibilità

Fine lavori prevista: **oltre 2021**

11



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

Nodo ferroviario di Napoli

FERMATA VESUVIO EST LINEA A MONTE DEL VESUVIO

Costo intervento: 61 Mln €

Finanziati: 45%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **oltre 2021**

11

Nodo ferroviario di Napoli

NODO COMPLESSO DI POMPEI

Costo intervento: 33 Mln €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **oltre 2021**

11

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

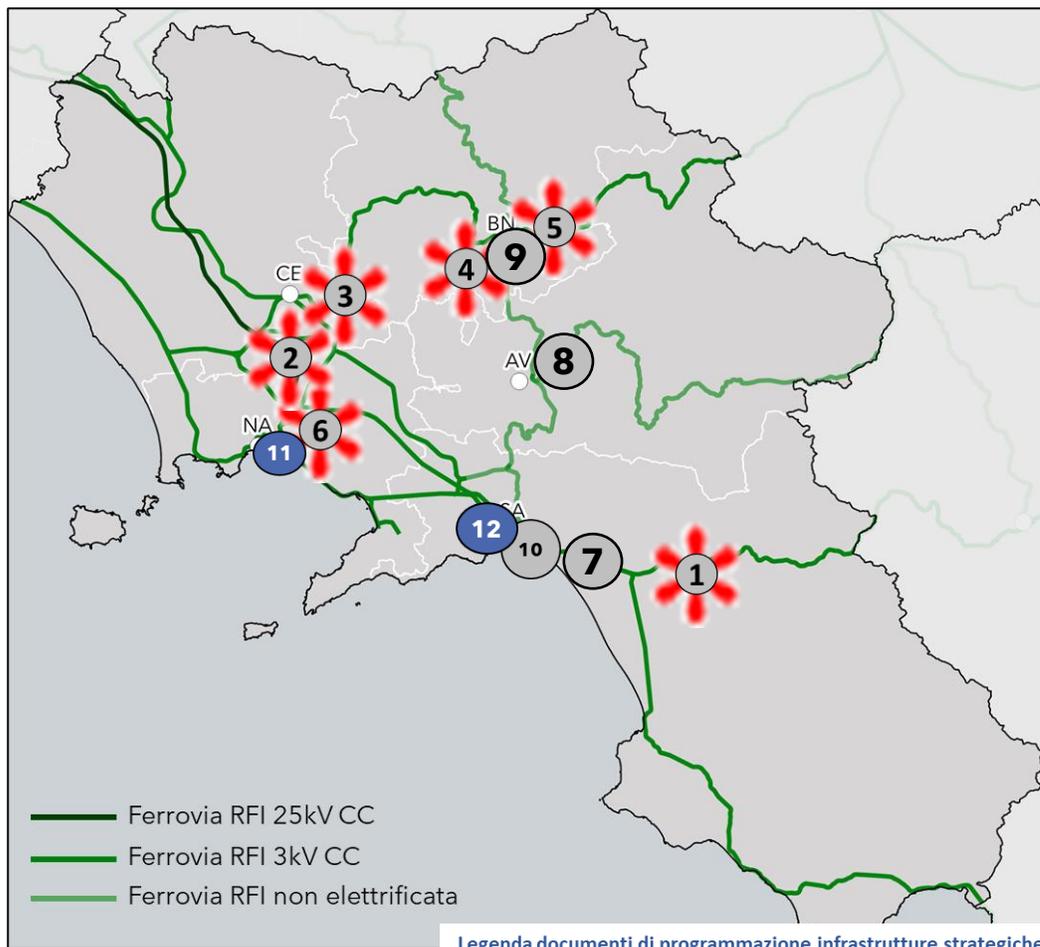
Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI SISTEMI URBANI



Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

11

Programma città metropolitana di Napoli

Completamento della linea 1 della metropolitana di Napoli: tratta Dante - Garibaldi - Centro direzionale; Tratta Centro Direzionale-Capodichino-Di Vittorio; Linea 1: ampliamento del deposito officina di Piscinola - 1° e 2° fase; **MCNE - Tratta Piscinola-Secondigliano-Capodichino (Circa 3,6 km); Completamento linea 6 della metropolitana di Napoli; Linea 7 - Bretella di Monte S. Angelo, collegamento Cumana-Circumflegrea - Tratta Soccavo-Mostra; Linea Arcobaleno - Collegamento linea Alifana-Linea 1 della metropolitana di Napoli: tratta Aversa Centro-Piscinola; Linea Arcobaleno - Realizzazione deposito officina di Piscinola; Sistema della Metropolitana regionale-Ferrovia Metrocampania Nord Est-impianto SCMT; Opere Tecnologiche Funzionali di I fase; Armamento ferroviario sulle linee ferroviarie regionali EAV; Potenziamento e valorizzazione della linea FSM ex Cumana; Nodo complesso di Napoli Garibaldi - Progettazione; Potenziamento del sistema tranviario cittadino**

Costo intervento: 6.011 Mln €

Finanziati: 98%

Fase: Lavori in corso / progettazione preliminare / Studio di fattibilità / Opere con esecutore individuato / Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato

Fine lavori prevista: **2022 / 2025 / oltre 2026 / n.d.**



12

Metropolitana di Salerno

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

Costo intervento: 51 Mln €

Finanziati: 100%

Fase: Studio di fattibilità

Fine lavori prevista: **n.d.**



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

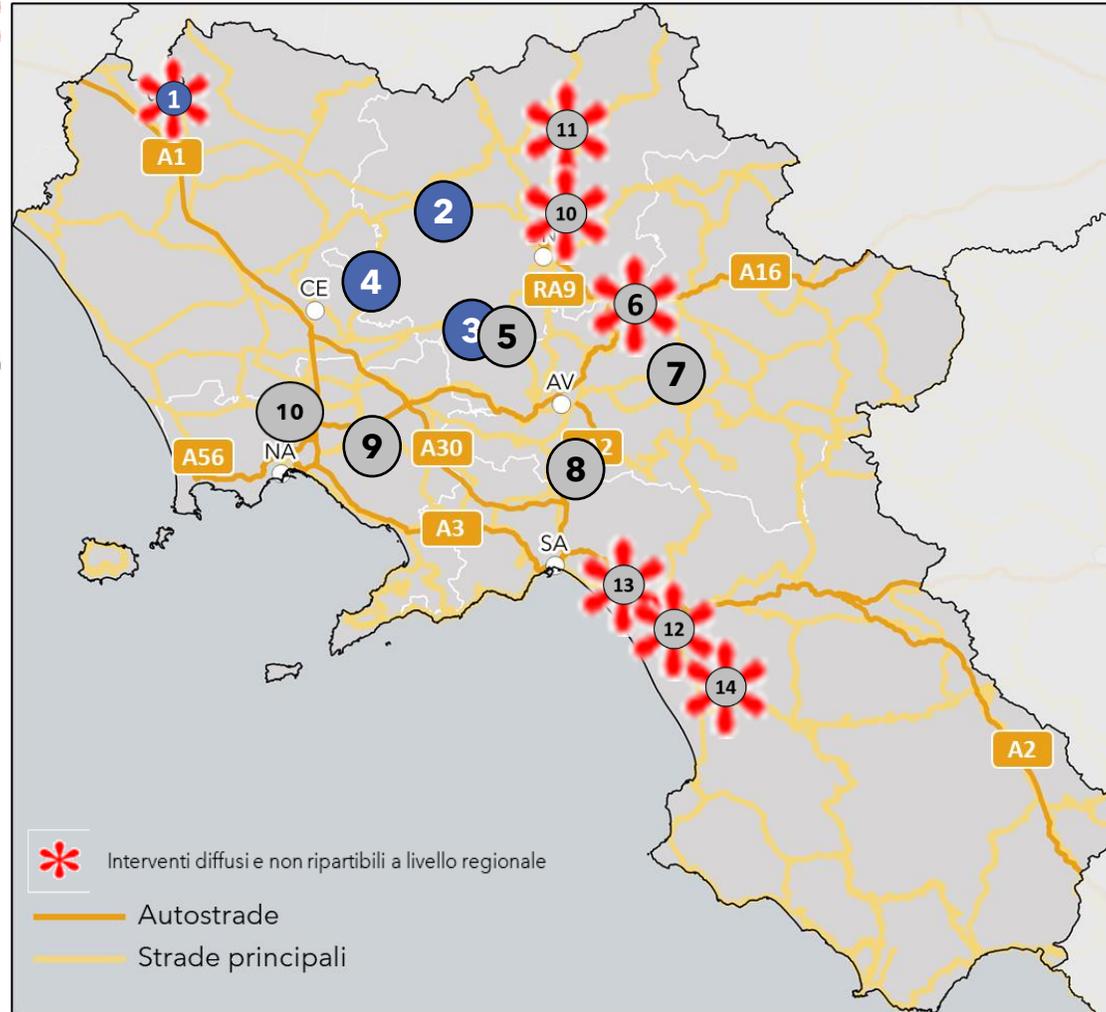
1 Collegamento tra SS 85 Variante di Venafro all'A1 (CB402)

Costo intervento: 250 Mln € (costo complessivo dell'intervento)
 Finanziati: 2%
 Fase: studio di fattibilità
 Fine lavori prevista: **n.d.**

2 Strada Statale 372 Telesina Benevento-Caianello

SS 372 - ADEGUAMENTO A 4 CORSIE DAL KM 0+000 AL KM 60+900: 1° LOTTO DAL KM 37+000 (SVINCOLO DI SAN SALVATORE TELESINO) AL KM 60+900 (SVINCOLO DI BENEVENTO) (NA279) E 2° LOTTO DAL KM 0+000 (A1 CAIANELLO) AL KM 37+000 (SVINCOLO DI SAN SALVATORE TELESINO) (NA280)

Costo intervento: 787 Mln €
 Finanziati: 58%
 Fase: Gara aggiudicata / progettazione preliminare
 Fine lavori prevista: **2025 / n.d.**



Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale
 Autostrade
 Strade principali

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

3 Collegamento autostradale Caserta-Benevento e bretelle di collegamento alla tangenziale di Benevento e alla variante di Caserta

1° LOTTO - COLLEGAMENTO DELL'AREA DELLE FORCHE CAUDINE CON IL CORRIDOIO TIRRENICO A30) (NA239)
 Costo intervento: 148 Mln €
 Finanziati: 0%
 Fase: progettazione preliminare
 Fine lavori prevista: **n.d.**

4 Strada a scorrimento veloce Fondo Valle Isclero

LOTTO 4 (EX LOTTO 6) - COMPLETAMENTO FUNZIONALE IN DIREZIONE VALLE CAUDINA - SS 7 APPIA - COMPLETAMENTO - STRALCIO B
 Costo intervento: 10 Mln €
 Finanziati: 91%
 Fase: progettazione esecutiva
 Fine lavori prevista: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015 Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019 PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

5 Completamento asse attrezzato Valle Caudina - Pianodardine

III LOTTO

Costo intervento: 79 Mln €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione definitiva

Fine lavori prevista: **n.d.**

6 Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela:

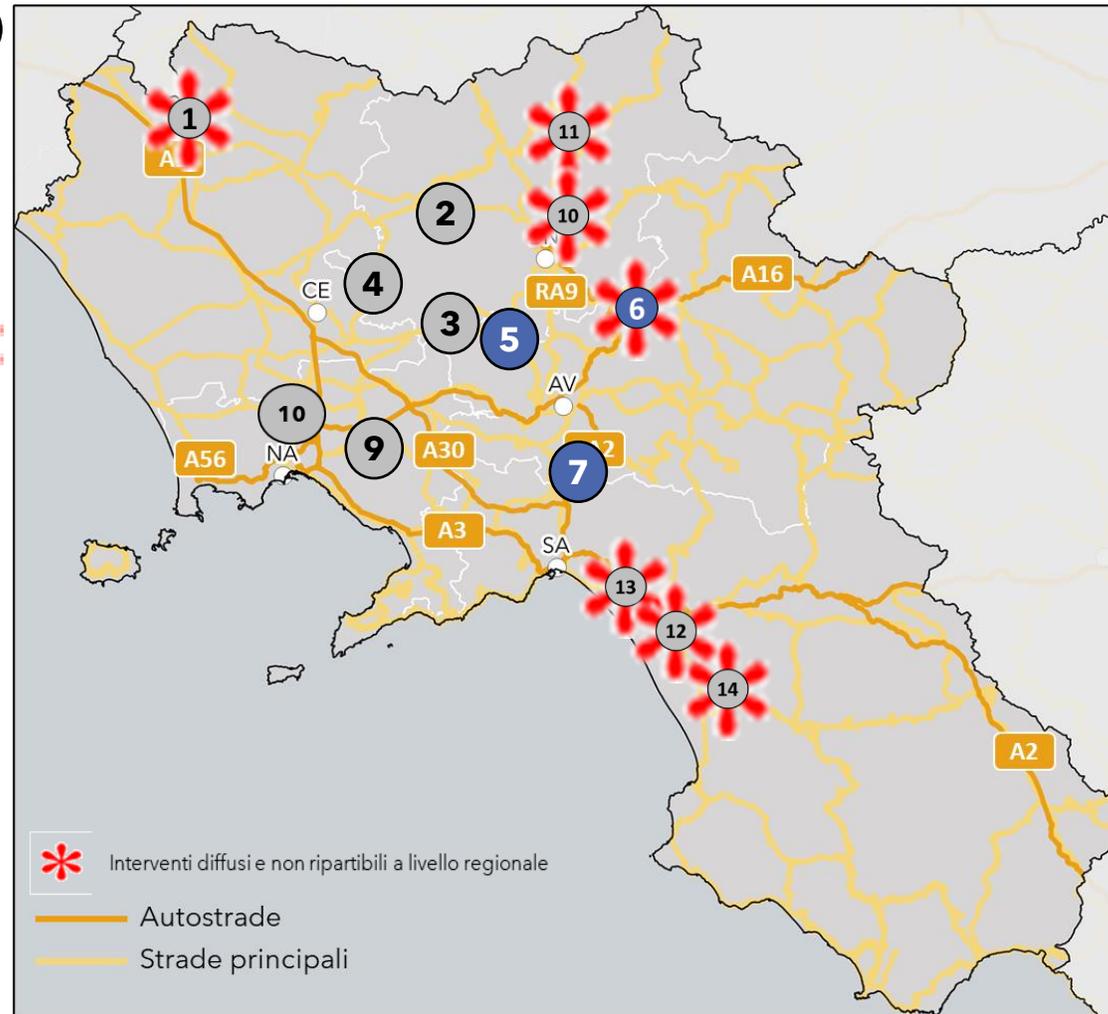
- COLLEGAMENTO A3 (CONTURSI) - SS 7VAR (LIONI) - A16 (GROTTAMINARDA) - A14 (TERMOLI). TRATTA CAMPANA

• Costo intervento: : 430 Mln €

• Finanziati: 84%

• Fase: progettazione preliminare

• Fine lavori prevista: **n.d.**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

7 Raccordo autostradale Salerno-Avellino

CONFERIMENTO CARATTERISTICHE AUTOSTRADALI AL RACCORDO SALERNO/AVELLINO COMPRESO L'ADEGUAMENTO DELLA SS 7 E 7 BIS FINO ALLO SVINCOLO DI AVELLINO EST DELL'A16 (NA95); 1° STRALCIO DALLO SVINCOLO DI FRATTE (A2) ALLO SVINCOLO DI BARONISSI COMPRESO (NA237); 2° STRALCIO DALLO SVINCOLO DI BARONISSI A MERCATO S. SEVERINO (EX NA238)

Costo intervento: 232 Mln €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione definitiva

Fine lavori prevista: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

8 Completamento del collegamento dell'autostrada SA-CE con la SA-NA (via Pompei)

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 ANGRÌ

Costo intervento: 184 Mln €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione definitiva

Fine lavori prevista: **n.d.**



9 Collegamento nuova base NATO di Giugliano

Costo intervento: 10 Mln €

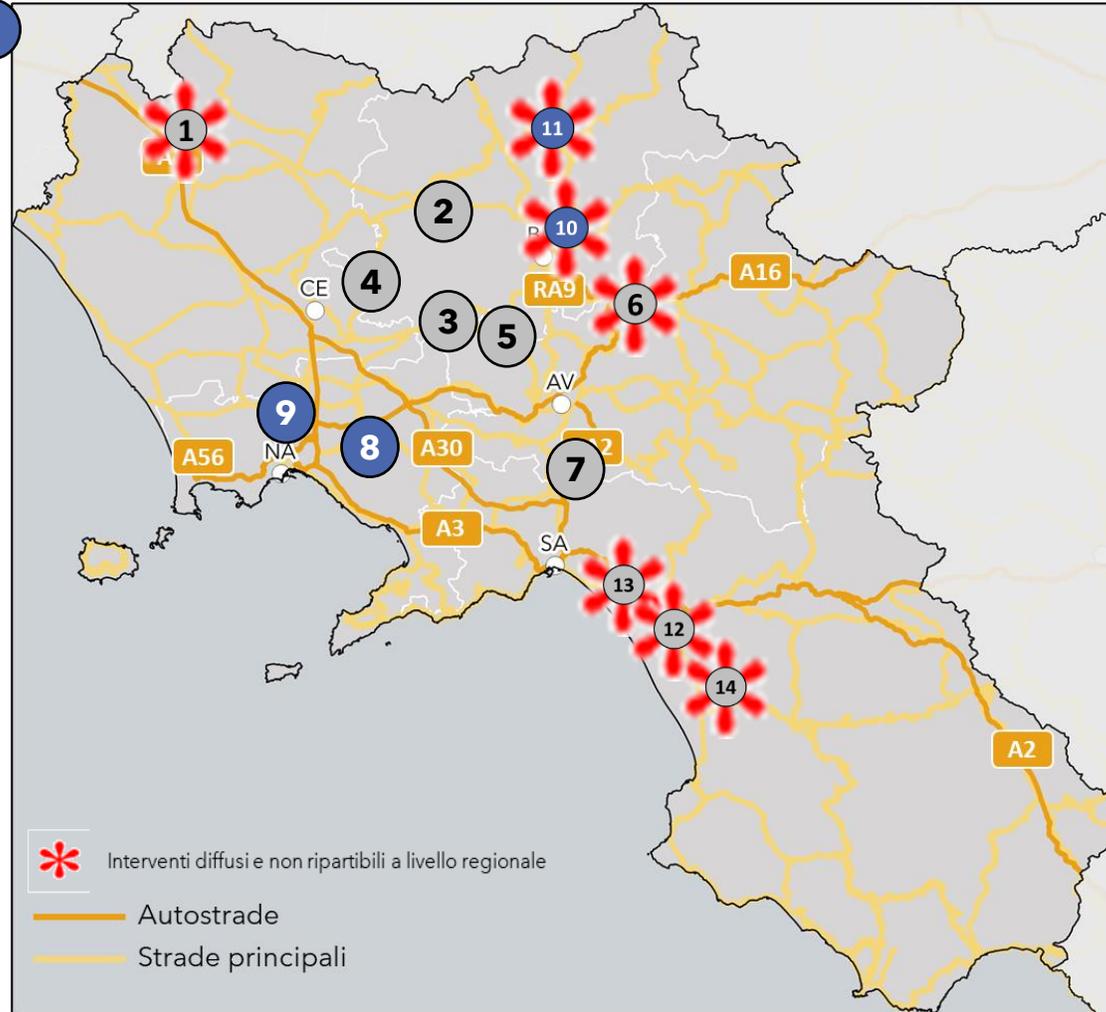
Finanziati: 100%

Fase: Opere con esecutore individuato

Fine lavori prevista: **n.d.**



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021



Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

Autostrade

Strade principali

10 SS 212 della Val Fortore

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

Costo intervento: 54 Mln €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione definitiva

Fine lavori prevista: **oltre 2021**

11 SS 212 della Val Fortore

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 (NA233)

Costo intervento: 103 Mln €

Finanziati: **n.d.**

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

A2 Autostrada del Mediterraneo Salerno-Reggio Calabria:

A2 SA-RC SVINCOLO DI SALA CONSILINA SUD AL KM 95+224 (LOCALITÀ TRINITÀ) (UC18)

- Costo intervento: : 26 Mln €
- Finanziati: 0%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari 1.183 M € (costo complessivo dell'intervento):

- CORRIDIOIO STRADALE SALERNO-POTENZA-BARI CON ESTENSIONE DIRETTRICE BASENTANA
- Costo intervento: 836 Mln €
- Finanziati: 61%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



A2 Autostrada del Mediterraneo Salerno-Reggio Calabria:

A2 SA-RC ADEGUAMENTO FUNZIONALE SVINCOLO DI EBOLI AL KM 30+000 E SISTEMAZIONE VIABILITÀ LOCALE ESISTENTE (UC16)

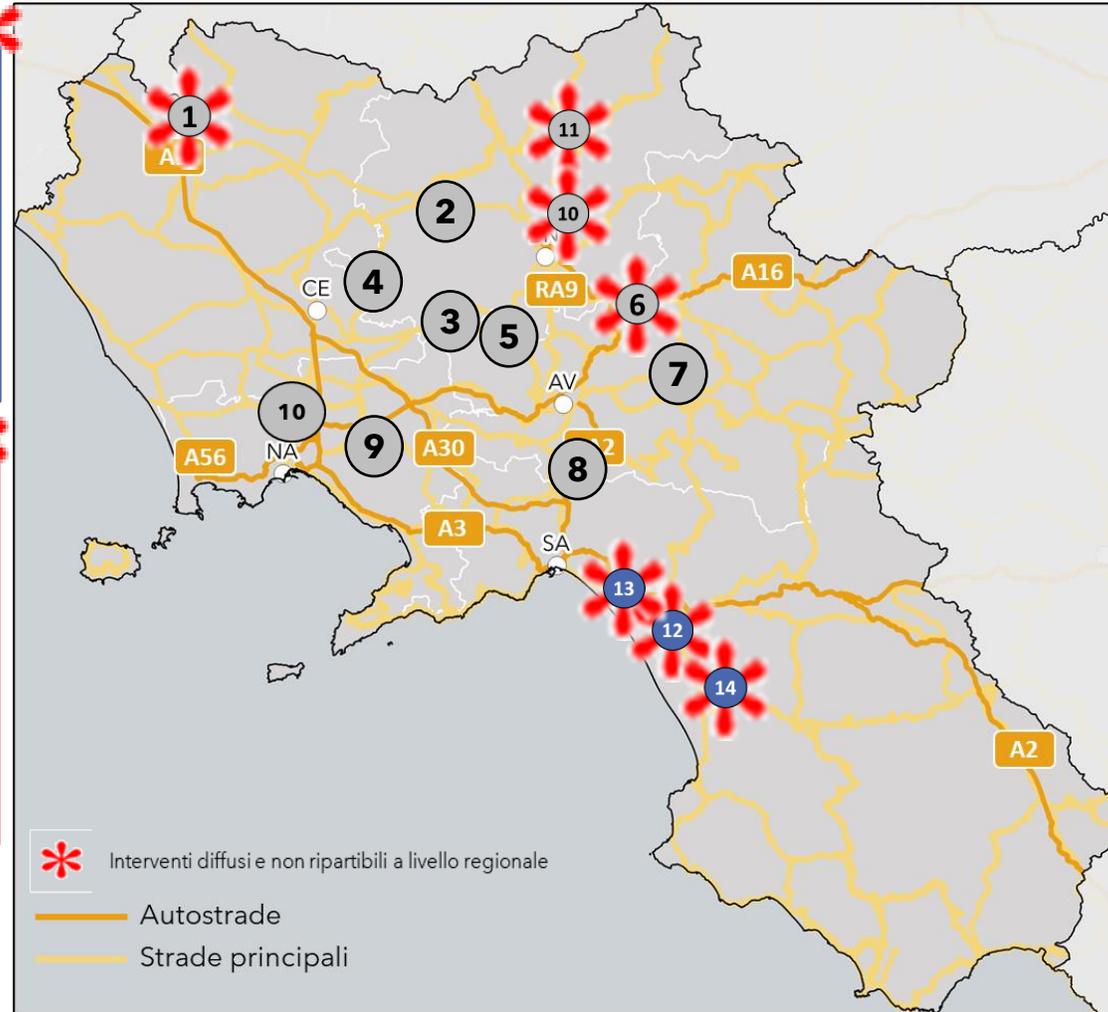
- Costo intervento: : 16 Mln €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **2025**



A2 Autostrada del Mediterraneo Salerno-Reggio Calabria:

A2 SA-RC NUOVO SVINCOLO DI PADULA - BUONABITACOLO AL KM 103+207. COLLEGAMENTO DELLA SS 517 BUSSENTINA CON L'A2 (UC44)

- Costo intervento: : 30 Mln €
- Finanziati: 2%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

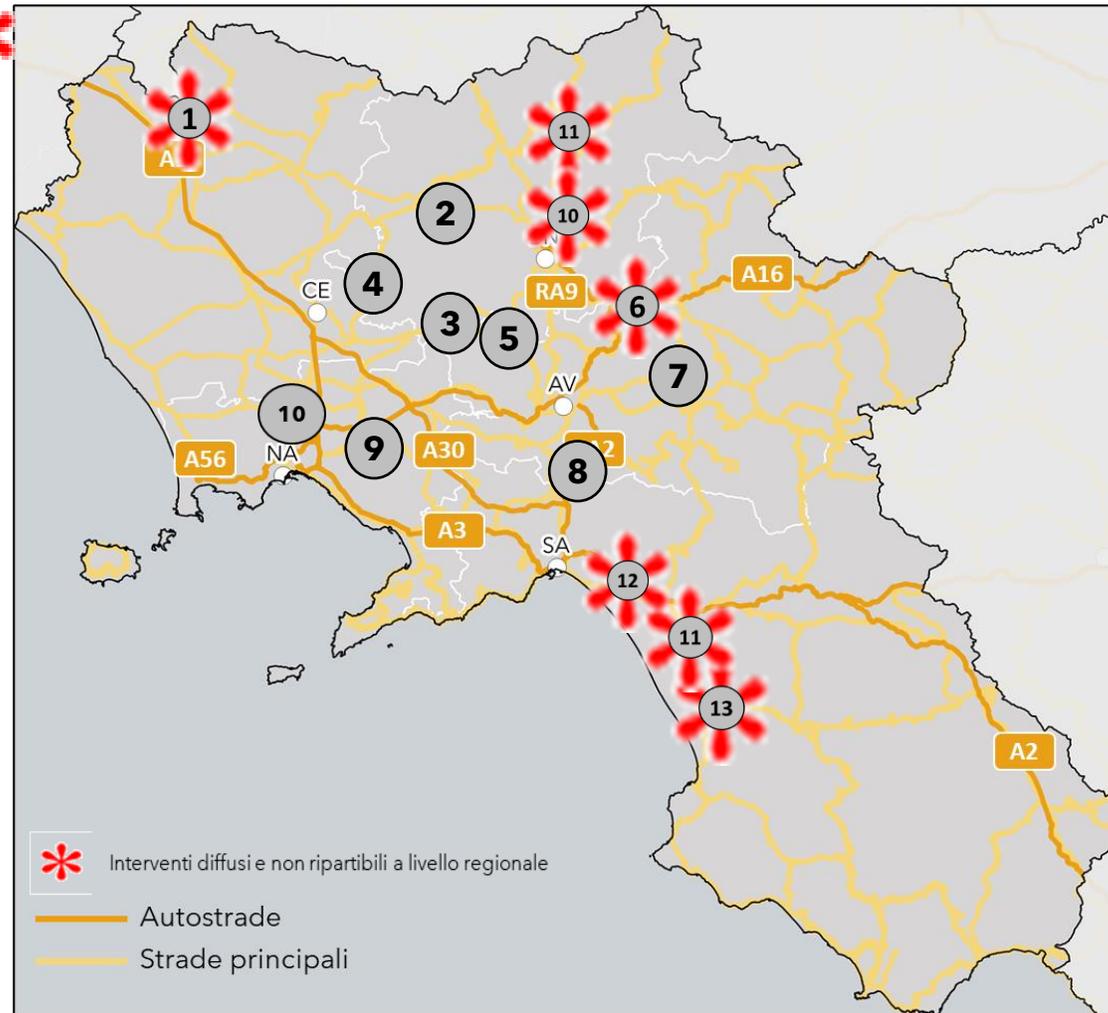
* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

A2 Autostrada del Mediterraneo Salerno-Reggio Calabria:

- A2 SA-RC INTERVENTI PER LA RINATURALIZZAZIONE O IL RIUTILIZZO DEI TRATTI CAMPANI DISMESSI CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AI LOTTI FRA IL KM 8+000 E IL KM 13+000 E FRA IL KM 36+000 E IL KM 53+000 (UC149)
- Costo intervento: : 26 Mln €
- Finanziati: 0%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

Digitalizzazione autostrada A2 Autostrada del Mediterraneo

Costo intervento: 43 Mln € (costo complessivo dell'intervento)
Finanziati: 100%
Fase: lavori in corso
Fine lavori prevista: **n.d.**

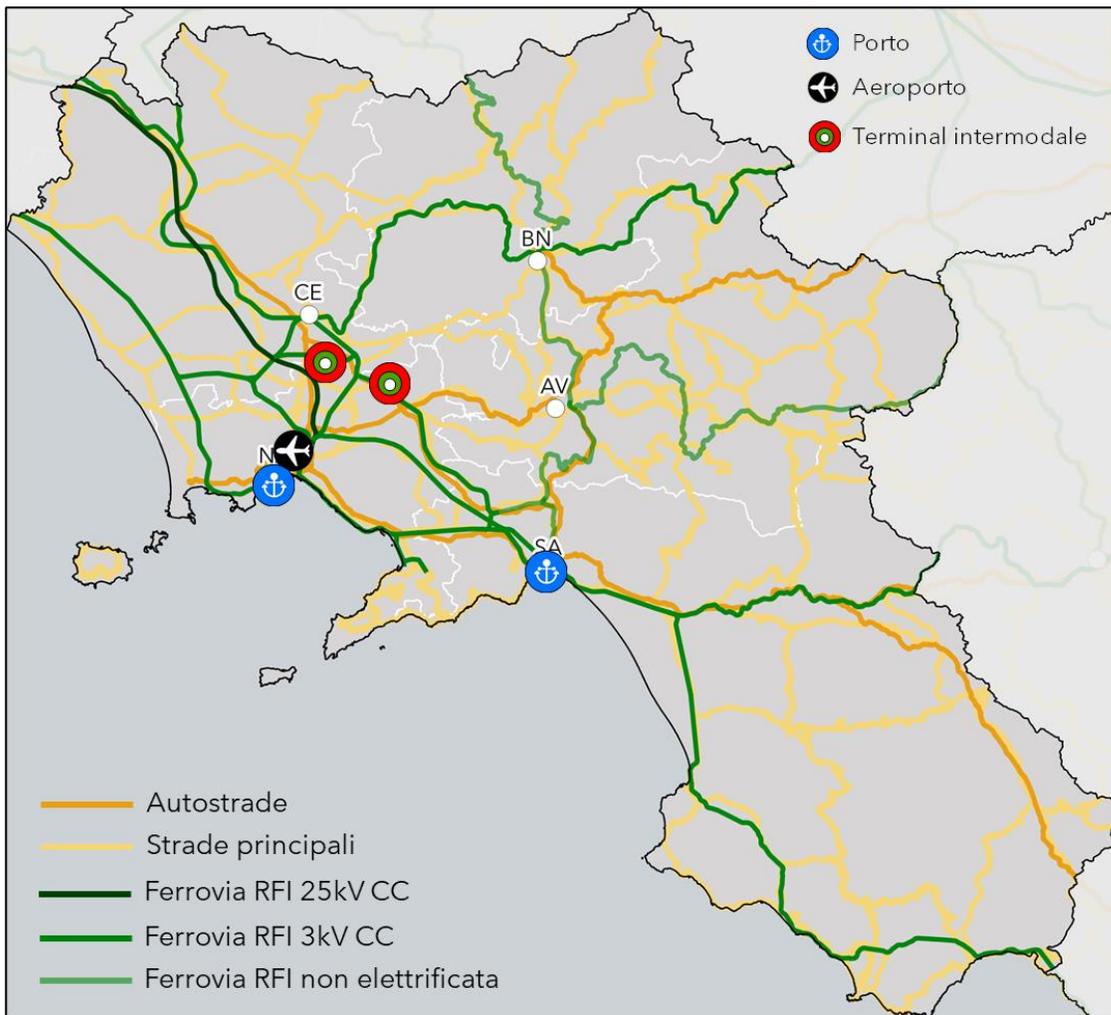
Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

Porto di Napoli

LAVORI DI CONSOLIDAMENTO STATICO E ADEGUAMENTO FUNZIONALE DELLA BANCHINA DI PONENTE DEL MOLO CARMINE; COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI INTERNI AL SEDIME PORTUALE; ESCAVO DEI FONDALI DELL'AREA PORTUALE DI NAPOLI CON DEPOSITO DEI MATERIALI DRAGATI IN CASSA DI COLMATA DELLA DARSENA DI LEVANTE (I STRALCIO); ESCAVO DEI FONDALI DELL'AREA PORTUALE DI NAPOLI, CON DEPOSITO IN CASSA DI COLMATA DELLA DARSENA DI LEVANTE DEI MATERIALI DRAGATI - 2° LOTTO; COMPLETAMENTO DARSENA DI LEVANTE - LAVORI DI RIPRISTINO DI UNA PARTE DELLA CASSA DI COLMATA SITA IN LOCALITÀ VIGLIENA, COMPRESO IL DRAGAGGIO DEI SEDIMENTI DI UNA PARTE DEI FONDALI PORTUALI ED IL LORO REFLUIMENTO IN VASCA; PROGETTAZIONE ESECUTIVA ED ESECUZIONE DEI LAVORI DI "REALIZZAZIONE DEL COMPLETAMENTO DELLA RETE FOGNARIA PORTUALE; INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA MONUMENTALE DEL PORTO DI NAPOLI - TERMINAL PASSEGGERI ALLA CALATA BEVERELLO; RISANAMENTO DEL BACINO DI CARENAGGIO N. 2 - ADEGUAMENTO IMPIANTO DI POMPAGGIO BACINI NN. 1 E 2 E RISANAMENTO PARAMENTI BANCHINA ADIACENTE BACINO N. 2;

Costo intervento: 170 Mln €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare / lavori in corso

Attivazione: **n.d. / 2021 - 2022**



Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

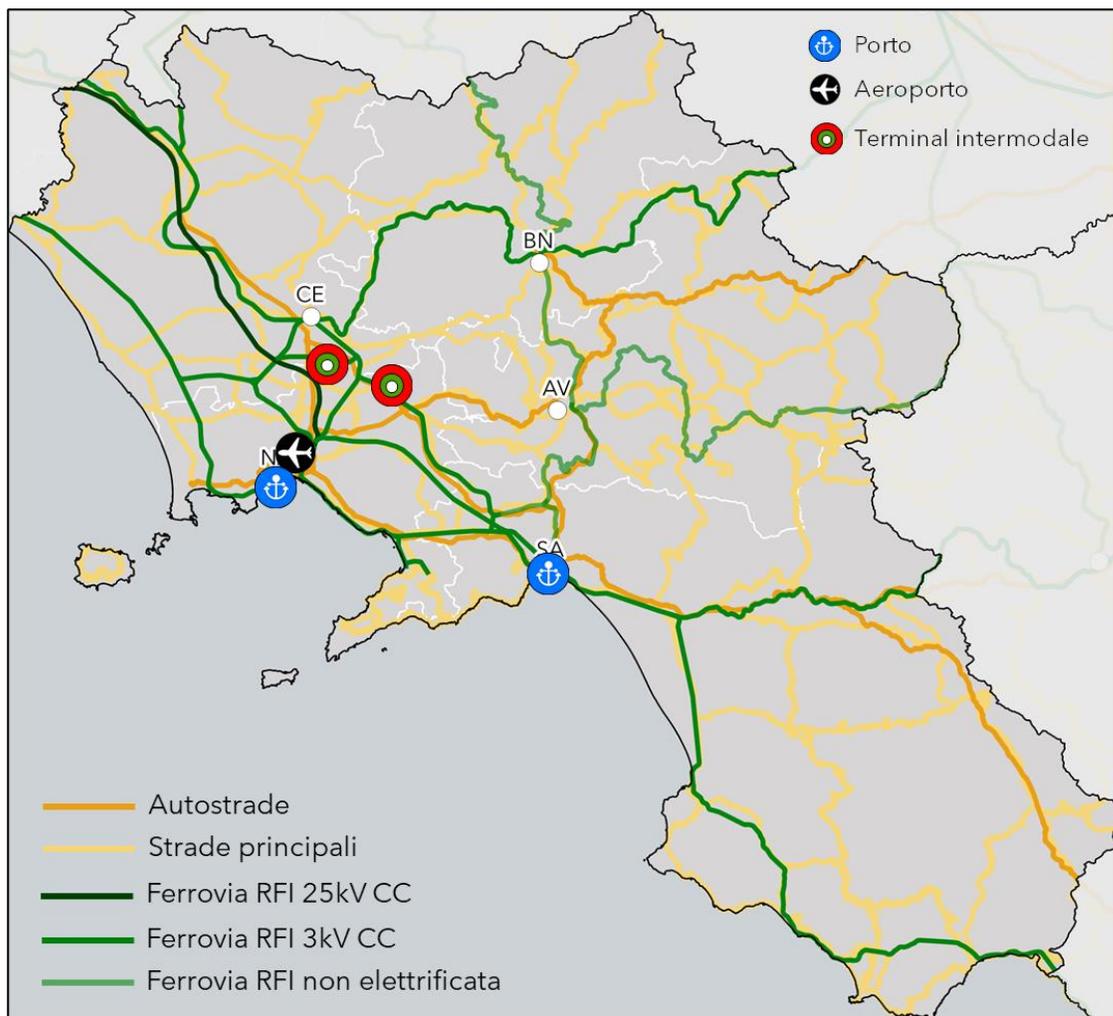
Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

Porto di Salerno

SALERNO PORTA OVEST I STRALCIO - REALIZZAZIONE DI UN NUOVO RAMO DI USCITA AUTOSTRADALE, SISTEMAZIONE DELLO SVINCOLO AUTOSTRADALE ZONA CERNICCHIARA, REALIZZAZIONE DI UN NUOVO COLLEGAMENTO (IN GALLERIA) TRA AUTOSTRADA E PORTO; SALERNO PORTA OVEST II STRALCIO; PROLUNGAMENTO DEL MOLO SOPRAFLUTTO E RESECAZIONE DEL TRATTO FINALE DEL MOLO DI SOTTOFLUTTO; PORTO COMMERCIALE DI SALERNO - DARSENE, BACINO DI EVOLUZIONE E PASSO MARITTIMO DI ACCESSO; ESCAVO FONDALI PORTO COMMERCIALE; PROLUNGAMENTO DEL MOLO MANFREDI (NUOVO PRP)

Costo intervento: 321 Mln €

Finanziati: 95%

Fase: progettazione preliminare / lavori in corso

Attivazione: **n.d.** / 2022

Porto di Pozzuoli

OPERE DI COMPLETAMENTO

Costo intervento: 45 Mln €

Finanziati: 39%

Fase: progettazione preliminare

Attivazione: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

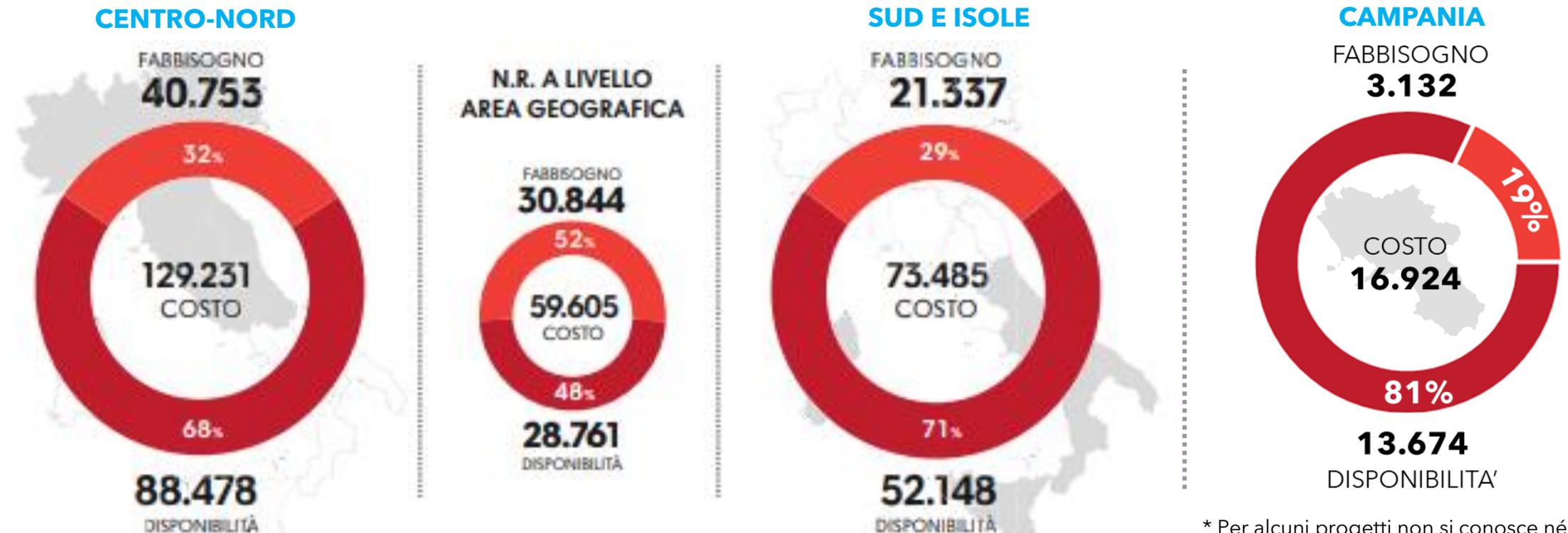
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER MACRO AREA GEOGRAFICA

(importi in milioni di euro)

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del Sud e Isole ammontano a 73,485 miliardi di euro (il 31% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 21,337 miliardi, includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 71% del costo.

In **Campania** sono previsti investimenti per 16.924 milioni di euro pari al 23% del Sud e Isole al 6% dell'Italia.



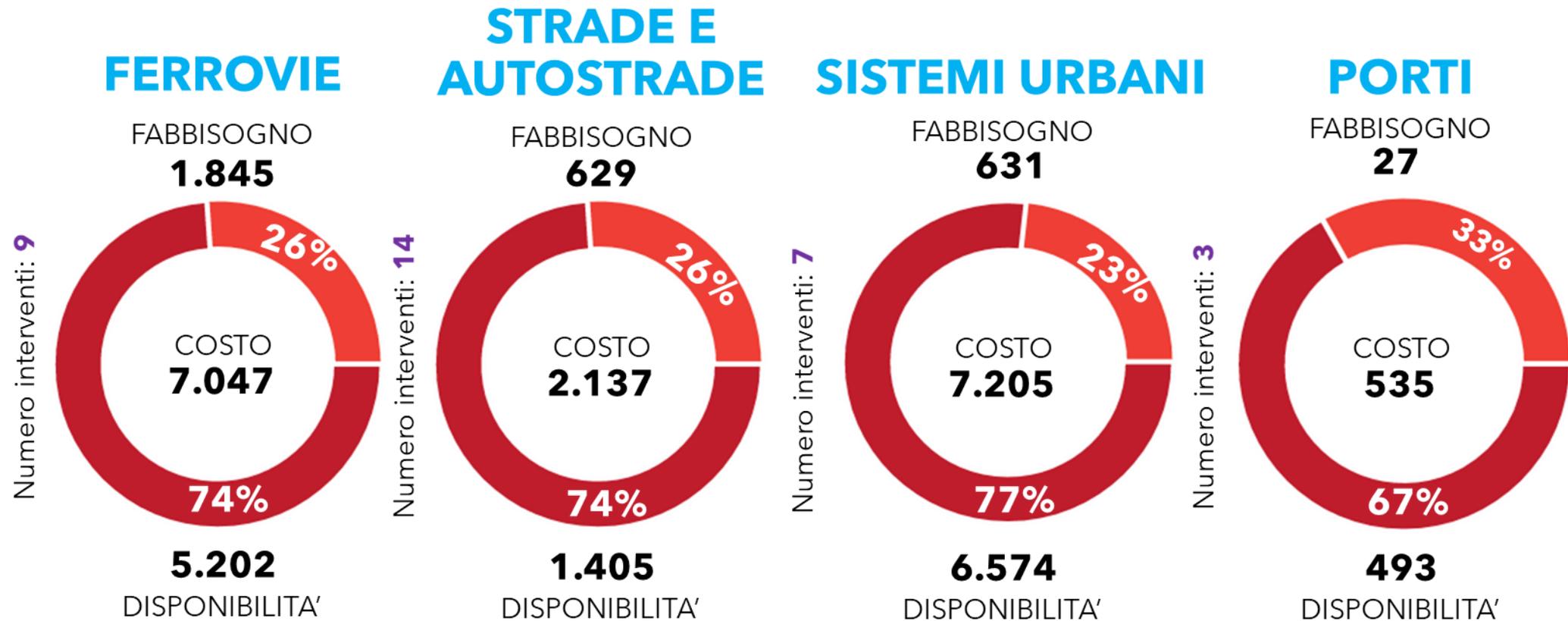
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

* Per alcuni progetti non si conosce né la disponibilità né il fabbisogno

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER SISTEMA INFRASTRUTTURALE IN CAMPANIA

(importi in milioni di euro)



° Gli importi del Costo non sono pari alla sommatoria tra Fabbisogno e Disponibilità in quanto non sono reperibili i valori per tutti gli interventi

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COLLEGAMENTI FERROVIARI AD ALTA VELOCITÀ VERSO IL SUD PER PASSEGGERI E MERCI

Potenziamento della rete ferroviaria esistente e realizzazione di nuove linee Alta Velocità e Alta Velocità/Alta Capacità lungo le principali direttrici del meridione

• Napoli - Bari

→ 1,4 mld

Gli interventi di interesse regionale si riferiscono a:

- Canello-Frasso Telesino - 16 km entro 2024
- Napoli-Canello - 16 km
- Orsara-Bovino - 93 km entro 2026

Al completamento del progetto la tratta sarà percorribile in 2 ore, rispetto alle attuali 3 ore e 30 minuti; ci sarà un aumento della capacità da 4 a 10 treni/ora sulle sezioni a doppio binario, e un adeguamento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci di lunghezza fino a 750 m, senza limitazioni di peso assiale

• Salerno - Reggio Calabria

→ 1,8 mld

Al completamento dell'intero progetto, il tempo di percorrenza sarà ridotto di 80 minuti sulla tratta Roma-Reggio Calabria, con un recupero fino a 40 minuti sui lotti prioritari della tratta Salerno-Battipaglia-Paola; inoltre ci sarà un miglioramento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci, in particolare per il porto di Gioia Tauro.

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)

4.640



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021 e Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021 e DM 330/2021

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

SVILUPPO DEL SISTEMA EUROPEO DI GESTIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO (ERTMS)

L'investimento consiste nell'equipaggiare 3400 km di rete RFI del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), conformemente al piano europeo di implementazione dell'ERTMS.

- Mercato San Severino-Salerno

Aggiornare i sistemi di sicurezza e segnalazione esistenti, garantendo così, con anticipo rispetto alle scadenze fissate dall'UE, la piena interoperabilità con le reti ferroviarie europee e l'ottimizzazione della capacità e delle prestazioni della rete.

CONNESSIONI DIAGONALI

- Taranto - Battipaglia
→ 0,4 mld

A completamento dell'intero progetto, il tempo di percorrenza passerà da 4 ore a 3 ore e 30 sulla tratta Napoli - Taranto (via Battipaglia). La capacità sarà aumentata da 4 a 10 treni l'ora sulle tratte in corso di ammodernamento, e la linea ferroviaria sarà adeguata per consentire il passaggio di treni merci.

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln) + 2.970 €

Risorse Bilancio dello Stato
Totale
(mln) 7 €



Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln) 1.580

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021 e Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021 e DM 330/2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

MIGLIORAMENTO DELLE STAZIONI FERROVIARIE

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)

700 €

Riqualficazione funzionale, miglioramento accessibilità e intermodalità stazioni del Sud

- Sapri
- Nocera Superiore
- Santa Maria Capua Vetere
- Falciano-Mondragone-Carinola
- Maddaloni Inferiore
- Sarno
- Pozzuoli Solfataro
- Scafati
- Sessa Aurunca-Roccamonfina
- Torre del Greco

Il programma interessa 45 stazioni di importanza strategica dal punto di vista trasportistico e/o turistico, descritte come stazioni del circuito Easy&Smart, ripensate con l'obiettivo di esprimere appieno il potenziale di nodo trasportistico e polo di servizi, integrate con il territorio di riferimento. Gli interventi interessano il fabbricato viaggiatori, le banchine, pensiline, i sottopassi e i relativi ambiti di accesso (rampe, scale, ascensori, ecc.), ma anche i piazzali antistanti la stazione e le aree limitrofe, in asset RFI, che ne costituiscono accesso.

Hub Intermodali e linee metropolitane per lo sviluppo della mobilità sostenibile

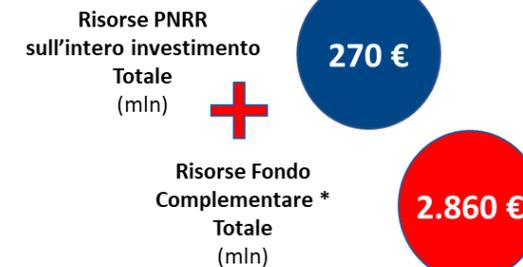
- Caserta
- Benevento
- Linea L2 di Napoli

Sono previsti progetti di investimento finalizzati a interventi di ampio respiro per il potenziamento e lo sviluppo e/o la riqualficazione funzionale di stazioni di particolare rilevanza: si tratta di interventi strategici per migliorare l'accessibilità al trasporto ferroviario e con ricadute sul territorio, spesso integrati in un contesto più ampio di rigenerazione urbana e del sistema di mobilità. Il programma è finalizzato allo sviluppo, alla riqualficazione, all'accessibilità e all'efficientamento energetico di singole stazioni, nodi ferroviari che svolgono funzione di Hub della mobilità ovvero linee metropolitane da potenziare/riqualificare per garantirne la rinnovata centralità come nodo trasportistico e polo di servizi, con un progetto omogeneo che garantisca coerenza e riconoscibilità, integrato nel contesto urbano di riferimento.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

PORTI VERDI (GREEN PORTS): INTERVENTI IN MATERIA DI ENERGIA RINNOVABILE ED EFFICIENZA ENERGETICA NEI PORTI



Tipologia di intervento	Porto	Intervento	Finanziamento € mln
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	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.	26,00
		Prolungamento e rafforzamento della Diga Duca D'Aosta	150,00
	Salerno	Dragaggio del porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso - fase 2	40,00
		Prolungamento del molo Manfredi	15,00
		Consolidamento ed adeguamento funzionale di alcuni moli e banchine	40,00
Aumento selettivo della capacità portuale	Napoli	Completamento della darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro rifluimento in vasca	20,00
Ultimo / Penultimo miglio ferroviario / stradale	Napoli	Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale	20,00
	Salerno	Realizzazione del 2° lotto del 1° stralcio dell'intervento "Porta ovest" di Salerno Raddoppio del viadotto stradale di collegamento al porto	10,00
Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)	Napoli	Cold ironing	25,00
	Salerno	Smart green port - cold ironing	15,00
TOTALE			361,00

Il **Progetto Green Ports**, vuole rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali attraverso il finanziamento di interventi di efficientamento e riduzione dei consumi energetici delle strutture e delle attività portuali. Altro principio cardine del progetto è la promozione della sostenibilità ambientale delle aree portuali, attraverso interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'uso di energie rinnovabili nei porti. L'obiettivo finale è ridurre del 20% le emissioni di CO2 per anno nelle aree portuali interessate.

*di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 nei limiti delle annualità che saranno assegnate in bilancio.

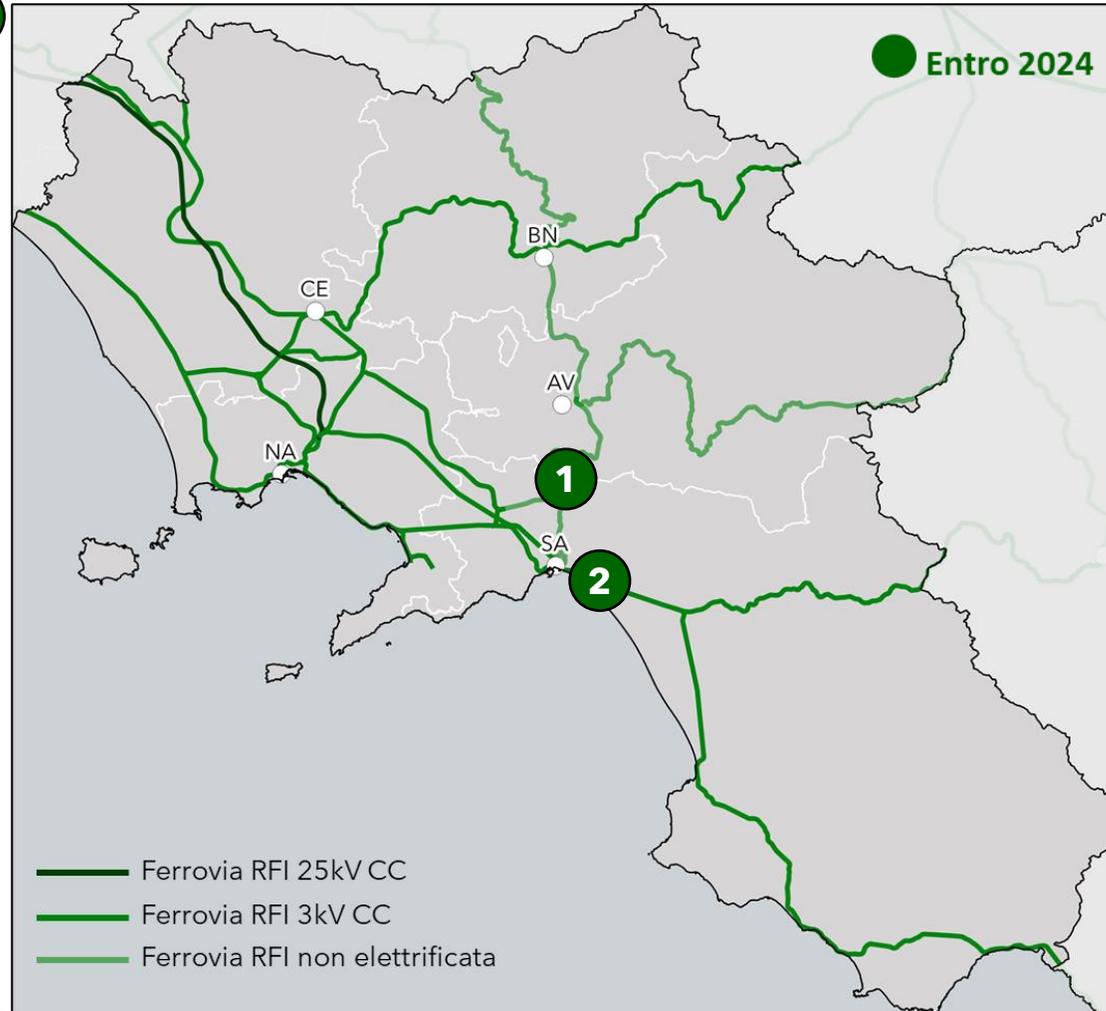
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021, Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021, Il Piano Commerciale ed. speciale PNRR- agosto 2021 e DM 330/2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

PRINCIPALI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE

1
Elettificazione, velocizzazione e ammodernamento linee Salerno - Mercato S. Severino, Avellino - Benevento e tratta Mercato S. Severino - Codola - Sarno

Costo intervento: 225 Mln €
Finanziati: 100%
Fase: lavori in corso
Attivazione: **2021 / 2023**



Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

2
Velocizzazione direttrice Salerno - Taranto

Costo intervento: 50 Mln €
Finanziati: 100%
Fase: lavori in corso
Attivazione: **2024**



Tipologia intervento



Velocità



Accessibilità



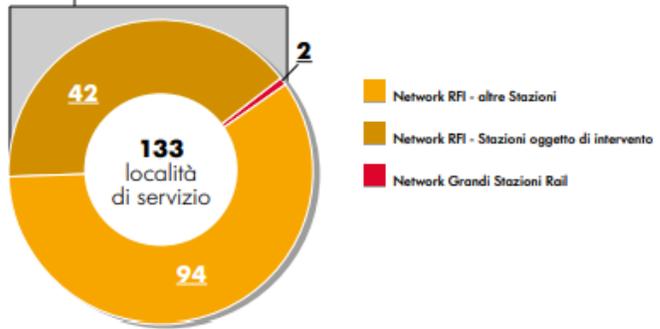
Regolarità

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL PIANO STAZIONI IN CAMPANIA

In **Campania** sono presenti complessivamente **133** località per servizio viaggiatori. RFI, con il piano di attuazione dei progetti Easy Station e Smart Station, entro il 2026, prevede di trasformare e adeguare **44 stazioni medio/grandi** presenti sul territorio per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori grazie a uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione e con i finanziamenti disponibili.

44 easy station



Gli interventi del piano 2022 - 2023

- | | |
|-------------------------|------------------------|
| Scafati | Torre del Greco |
| Mergellina | Sessa Aurunca |
| Nocera Superiore | Sarno |

Le azioni principali

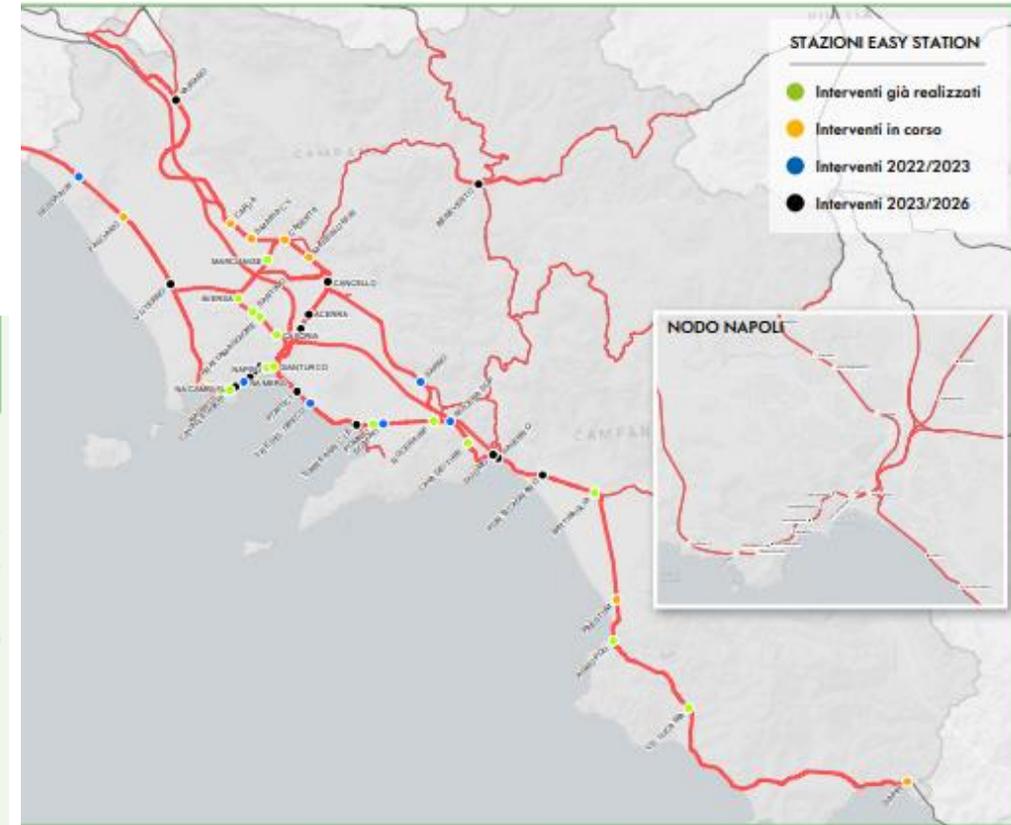
- | | |
|--|---------------------------------------|
| Incrementare la funzionalità e il decoro | Potenziare l'informazione al pubblico |
| Abbattere le barriere architettoniche | Migliorare l'accessibilità al treno |

Le stazioni rinnovate

- Agropoli C.
- Aversa
- Bagnoli Agnano T.
- Napoli Cavalleggeri
- Napoli Centrale
- Nocera Inferiore
- Pompei
- Casoria
- Cava dei Tirreni
- Napoli Gianturco
- S. Antimo
- Vallo della Lucania

I cantieri in corso

- Frattamaggiore
- Marcianise
- Battipaglia
- Paestum
- Caserta
- Maddaloni Inferiore
- S. Maria Capua Vetere
- Capua
- Falciano
- Pozzuoli
- Sapri



Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

PRINCIPALI INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TERRITORIALE

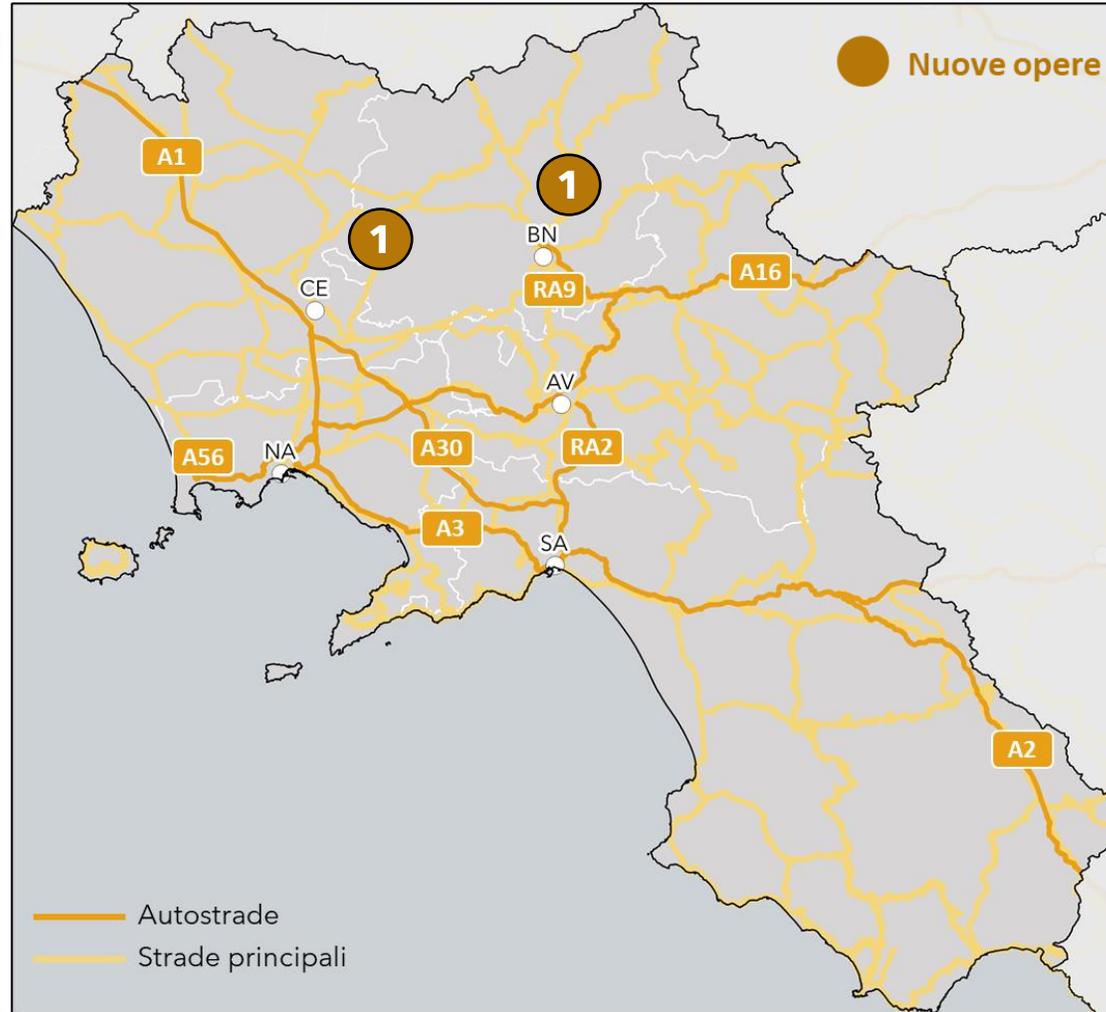
1 SS 212 della Val Fortore

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 - 2° STRALCIO

Costo intervento: 67 Mln €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: aggiudicato



2 CASERTA - BENEVENTO

COLLEGAMENTO CASERTA - BENEVENTO I LOTTO - COLLEGAMENTO DELL'AREA DELLE "FORCHE CAUDINE" CON IL CORRIDOIO TIRRENICO (A30)

Costo intervento: 148 Mln €

Finanziati: 0%

Stato avanzamento: studio di fattibilità

Investimenti ANAS in Campania previsti nel Contratto di Programma 2016 - 2020

Totale
(mln)

2.138,5 €

Campania/Sud
(%)

14%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati CdP ANAS 2016-2020

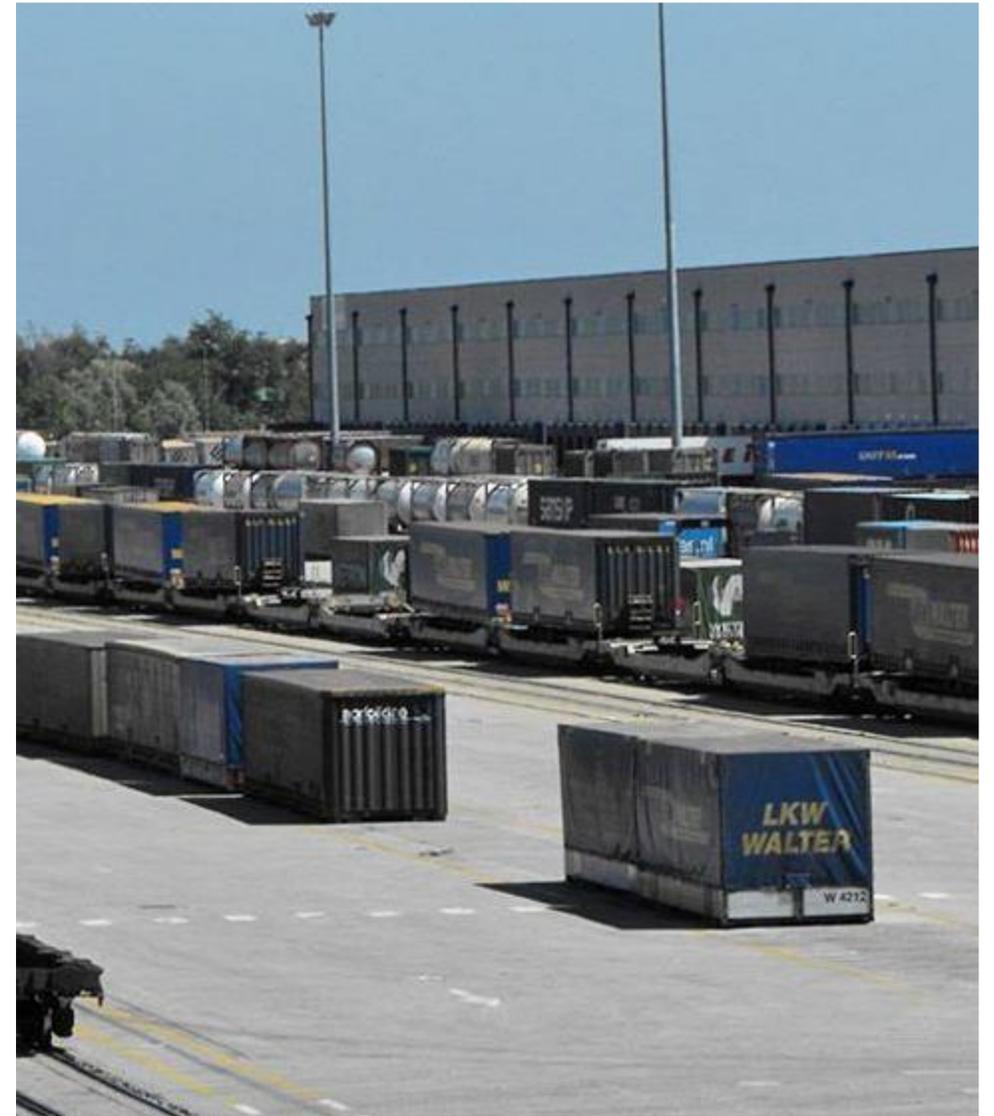
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

FOCUS SUL SISTEMA INTERPORTUALE

Nell'ambito del bando per il completamento della rete nazionale degli interporti del 22 giugno 2020, gli interporti italiani hanno ricevuto un finanziamento di circa **45 milioni di euro**. Questi fondi permetteranno di ammodernare ed efficientare gli Interporti italiani in modo da sviluppare un sistema di trasporti sempre più performante e che produca al tempo stesso una riduzione drastica dell'impatto ambientale. Parte di questo finanziamento verrà assorbito dalla regione Campania e in particolare **dall'Interporto Sud Europa**.



Il contributo destinato all'Interporto è pari a
€ **2.213.721,34**



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il presente report è stato
realizzato da



UNIONTRASPORTI

per conto di



UNIONCAMERE

