

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della **Campania**

Le opere indifferibili
per il sistema
economico



PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
LIBRO BIANCO
Priorità del sistema economico



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2021-2022



UNIONTRASPORTI



Unioncamere
Campania

Indice

	Premessa	3
	Evoluzione del contesto territoriale	6
	I fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese campane	21
	Indagine provinciale sui costi della logistica, sui fabbisogni energetici e sull'attrazione degli investimenti	32
	Monitoraggio delle priorità infrastrutturali delle imprese campane	44
	Evoluzione della strategia italiana per la BUL	60
	Conclusioni	71

Premessa





Il presente documento prosegue il percorso avviato nel 2021 quando Unioncamere Campania, con il supporto di Uniontrasporti, ha aderito all'iniziativa nazionale promossa da Unioncamere italiana che, come principale risultato, ha portato alla realizzazione del «**Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Campania**». Quale strumento di proposta per far giungere agli enti di governo centrali e locali le richieste del sistema produttivo regionale, l'obiettivo del documento è quello di sintetizzare le priorità infrastrutturali indicate dal mondo associativo e imprenditoriale campano su cui occorre intervenire con urgenza per la crescita economica dei territori e per la competitività delle imprese.

La nuova edizione 2023 del Libro Bianco della Campania prosegue l'attività di monitoraggio delle priorità infrastrutturali individuate nella precedente annualità, con il supporto delle quattro Camere di commercio campane ed il coinvolgimento delle associazioni datoriali territoriali e degli attori chiave del territorio. Nello specifico, l'aggiornamento riguarda:

- il **monitoraggio** delle opere prioritarie individuate nel primo anno di attività, mediante un percorso di confronto e ascolto del sistema economico territoriale, rispetto allo stato di avanzamento, in termini di progettazione, esecuzione dei lavori, tempistiche e risorse necessarie;
- la **selezione** tra queste priorità di un numero ridotto di opere «indifferibili», allo scopo di concentrare l'attenzione delle istituzioni verso quelle infrastrutture a cui le imprese non possono più rinunciare e che chiedono a gran voce;

(*) Per maggiori informazioni vedasi il portale web dedicato www.programmainfrastrutture.unioncamere.it



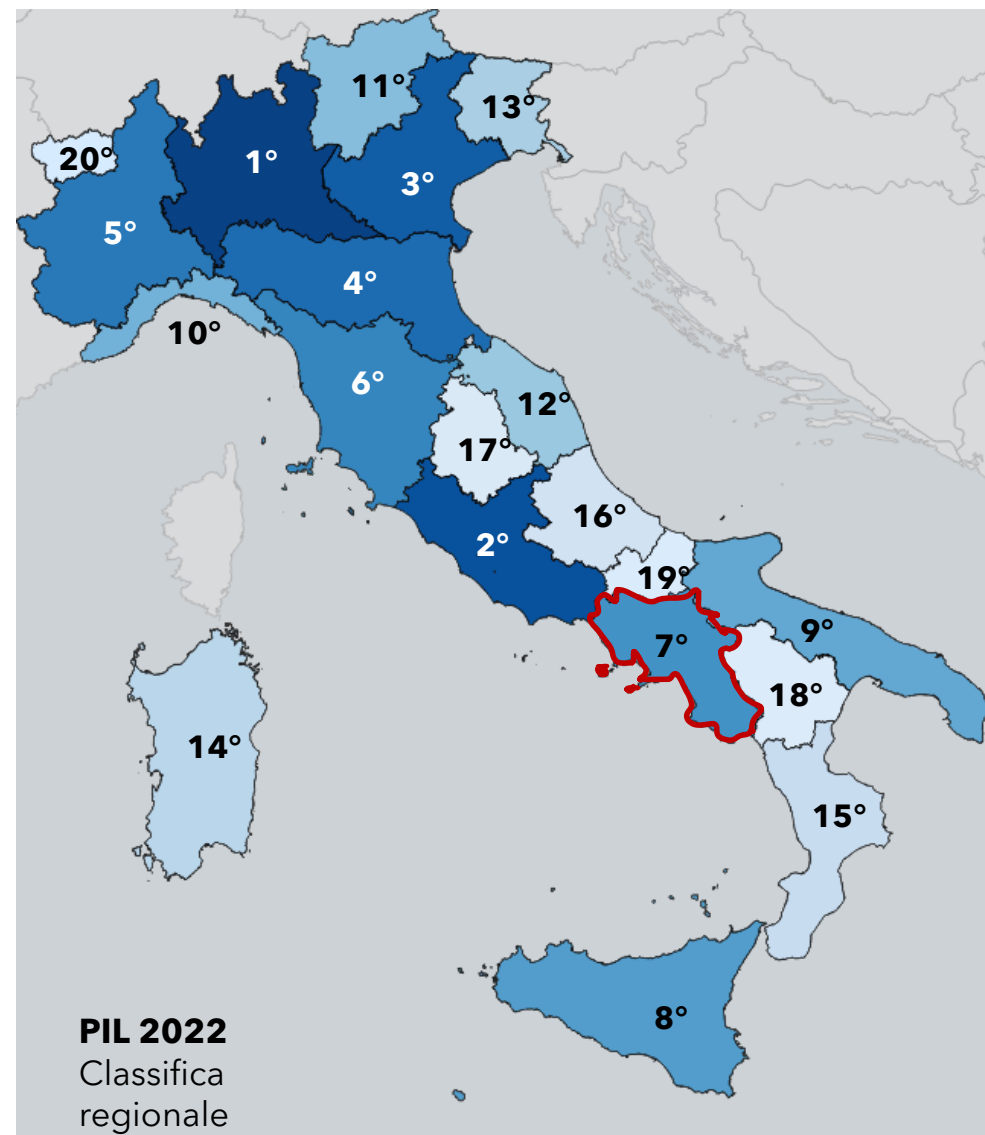
- l'utilizzo di **nuovi indicatori di performance** per descrivere i singoli territori provinciali, non solo da un punto di vista infrastrutturale ma anche più trasversale, contemplando alcune nuove dimensioni, come il digitale, l'energia e la propensione alla transizione smart&green. La dotazione di infrastrutture, nella sua accezione più ampia, rappresenta un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende presenti a livello locale e allo stesso tempo incide sulle scelte di insediamento delle persone e di nuove attività produttive, nonché sulle convenienze logistiche delle imprese. I KPI (Key Performance Index) rappresentano un valido strumento di analisi delle performance territoriali (legate alla presenza e alla funzionalità di determinate infrastrutture) e uno dei fattori chiave nell'indirizzare politiche di intervento e di sviluppo;
- i **risultati di una indagine effettuata a livello nazionale e provinciale**, con il coinvolgimento di 12 mila imprese, al fine di completare il quadro conoscitivo dei fabbisogni del sistema imprenditoriale in tema di infrastrutture e di innovazione dei processi che consentano alle imprese di mantenere un livello adeguato di competitività sui mercati nazionali e internazionali e quindi contribuiscano a quella sostenibilità economica, sociale ed ambientale a cui mirano l'Unione europea e i suoi Stati membri;
- lo **stato di avanzamento dei lavori in termini di reti immateriale**, e in particolare di Banda Ultralarga (BUL), ripotando l'evoluzione della strategia italiana in questa direzione, nella convinzione che una buona digitalizzazione del territorio sia un fattore chiave della crescita dell'economia.

Evoluzione del contesto territoriale

- ◆ Quadro economico
- ◆ Commercio estero
(valore export)
- ◆ Il sistema dei trasporti in Campania
- ◆ La Campania nel Ten-T
- ◆ KPI territoriali



QUADRO ECONOMICO

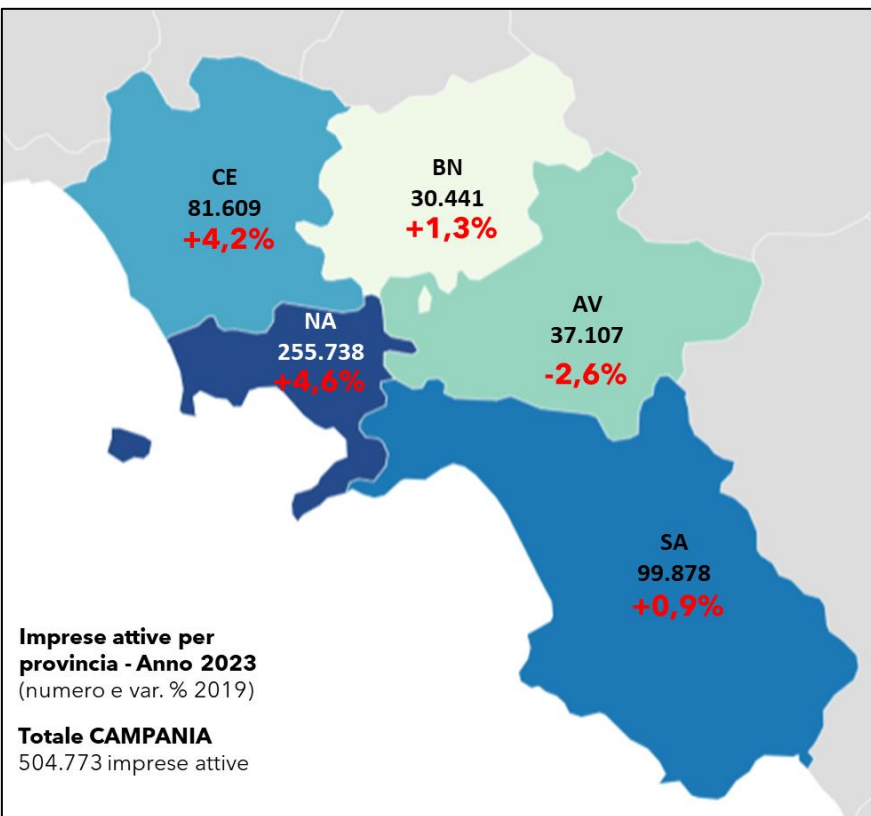


REGIONE		PIL 2022 [Mio €]	% PIL ITALIA		PIL PRO CAPITE 2022 [€]
LOMBARDIA	1°	442.298	22,7%	2°	44.408
LAZIO	2°	212.589	10,9%	6°	37.181
VENETO	3°	180.553	9,3%	5°	37.238
EMILIA-ROMAGNA	4°	177.404	9,1%	4°	40.033
PIEMONTE	5°	146.278	7,5%	10°	34.387
TOSCANA	6°	128.465	6,6%	9°	35.075
CAMPANIA	7°	119.311	6,1%	18°	21.241
SICILIA	8°	96.897	5,0%	19°	20.088
PUGLIA	9°	84.528	4,3%	17°	21.589
LIGURIA	10°	53.935	2,8%	8°	35.756
TRENTINO ALTO ADIGE	11°	53.049	2,7%	1°	49.330
MARCHE	12°	45.687	2,3%	11°	30.751
FRIULI-VENEZIA GIULIA	13°	43.038	2,2%	7°	36.033
SARDEGNA	14°	37.564	1,9%	16°	23.733
CALABRIA	15°	35.943	1,8%	20°	19.418
ABRUZZO	16°	34.436	1,8%	14°	27.023
UMBRIA	17°	24.187	1,2%	12°	28.203
BASILICATA	18°	14.969	0,8%	13°	27.751
MOLISE	19°	7.138	0,4%	15°	24.497
VALLE D'AOSTA	20°	5.383	0,3%	3°	43.689
NORD OVEST	1°	647.893	33,3%	1°	40.889
NORD EST	2°	454.045	23,3%	2°	39.312
CENTRO	4°	410.927	21,1%	3°	35.051
SUD E ISOLE	3°	430.786	22,1%	4°	21.653
ITALIA	-	1.946.479	100%	-	32.984

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat

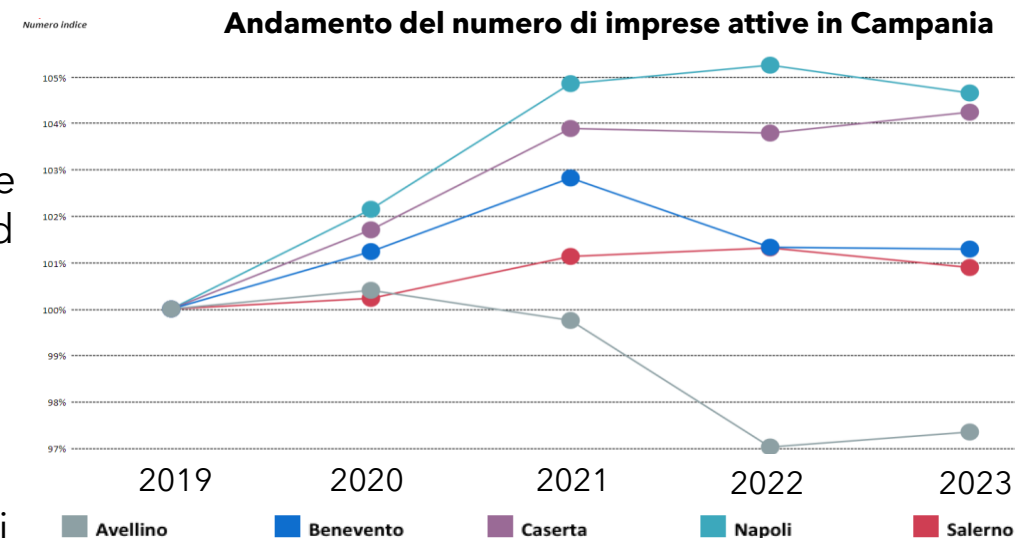
- Nel 2022 la Campania è la **7^a regione in Italia per ricchezza prodotta** con un PIL pari a quasi 120 miliardi di euro, il **6,1% del PIL nazionale** ed il **27,7% di quello del Sud e Isole**
- **Rispetto al 2021**, in termini di **volume**, la Campania registra incrementi superiori alla media nazionale **(+3,5%)**
- Con 21.653 il **Sud e Isole** si conferma l'area geografica con il più basso **PIL pro-capite**. La Campania occupa la **18-esima** posizione a livello nazionale con un **PIL pro capite** pari a **21.241 €**, inferiore al dato della macroarea di appartenenza.
- A livello settoriale, tra il 2021 ed il 2022, la Campania ha registrato un **aumento del V.A.** in tutti i settori: costruzioni **+16%**, agricoltura **+10,6%**, industria **+6%**, servizi **+7%**.

QUADRO ECONOMICO



In Campania nel 2023 sono attive **504.773** imprese, pari al **9,9%** del totale nazionale e al 29,2% della macroarea Sud e Isole ed occupa il **2° posto** in Italia dopo la Lombardia (16,0%) e prima del Lazio (9,2%).

L'86,6% delle imprese attive si concentra nelle province di **Napoli** (50,7%), **Salerno** (19,8%) e **Caserta** (16,2%). L'insieme di tutte le imprese occupa **1.404.263** addetti, il **7,2%** del totale del Paese.



Nel 2023 si registra un aumento del numero di imprese attive del **3,0% (14.932 imprese in più) rispetto al 2019**, superiore alla decrescita nazionale (-0,8%) e al Sud e isole (1,7%). Dal punto di vista dei settori, sono aumentate le imprese nel comparto dei **servizi (+12,8%)** e delle **costruzioni (+11,7%)**; sono, invece, in calo le imprese del **commercio (-3,2%)**, dell'**agricoltura (-7,0%)** e dell'**industria (-1,6%)**

	CAMPANIA	di cui COMMERCIO	di cui SERVIZI	di cui COSTRUZIONI	di cui AGRICOLTURA	di cui INDUSTRIA	SUD E ISOLE	ITALIA
Imprese attive nel 2023	504.773	35%	32%	14%	11%	8%	1.728.042	5.097.617
Variazione % 2023/2019	+3,0%	-3,2%	12,8%	11,7%	-7,0%	-1,6%	1,7%	-0,8%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati InfoCamere/Stockview e Osservatorio economico Unioncamere Campania

COMMERCIO ESTERO: VALORE EXPORT

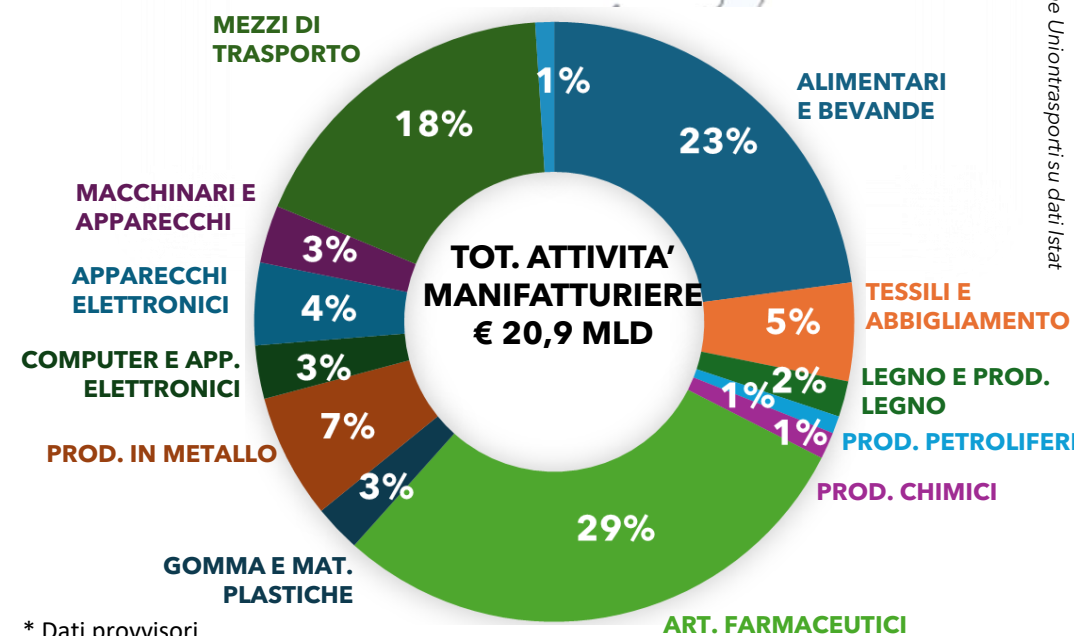
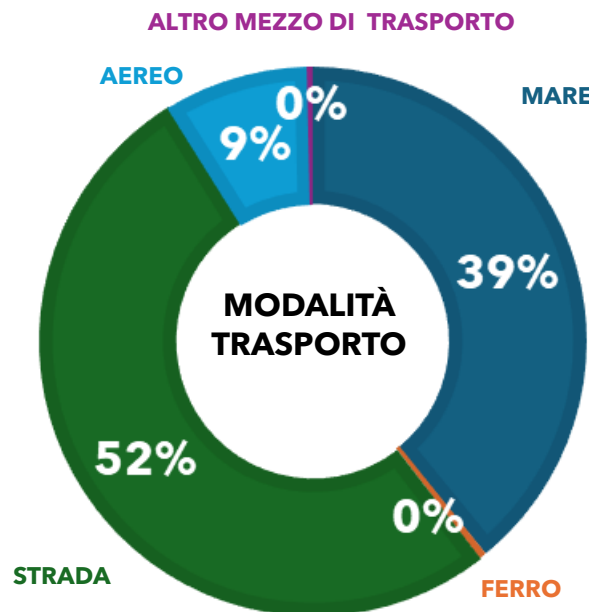
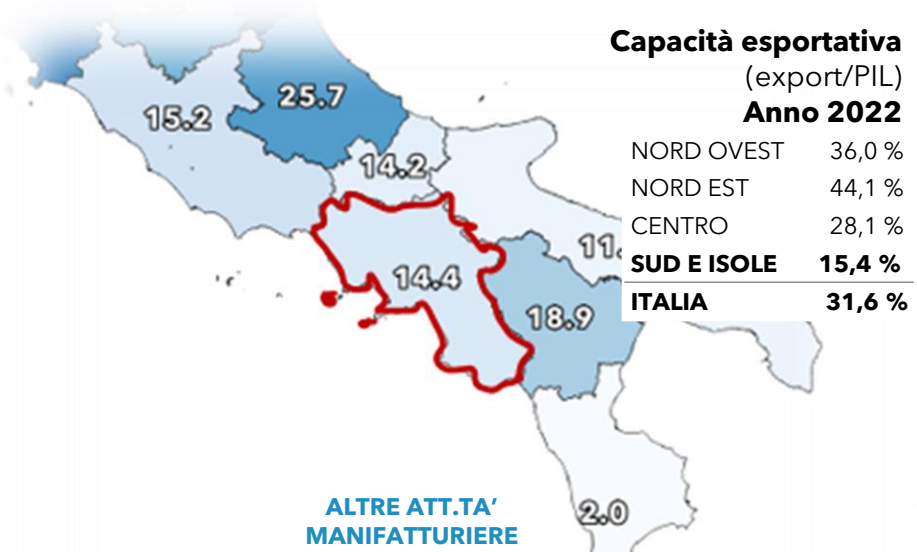


La Campania **nel 2023*** ha **esportato** beni per un valore di **22,1 miliardi di euro** segnando un **+28,9%** rispetto all'anno precedente e un **+79,4% rispetto al 2019**. Con 9.064 operatori del commercio estero ed una quota pari al **3,5% dell'export italiano**, è la settima regione a livello nazionale; le esportazioni contribuiscono per il **14,4%** alla formazione **del PIL regionale, leggermente inferiore rispetto alla macroarea Sud e isole (15,4%)**.

All'espansione dell'export hanno contribuito in particolare gli **articoli farmaceutici**, con 6,1 miliardi di euro e un andamento in crescita del **298%** rispetto al 2019; seguono il **settore alimentare** (con 4,8 miliardi di euro e un andamento in crescita del **62%** rispetto al 2019) ed i **mezzi di trasporto**, terzo settore (3,7miliardi, in crescita del **77%** sul 2019).

La provincia di **Napoli forma il 65% dell'export regionale**, seguita da Salerno (**17%**) e Avellino (**9%**). Il **36%** delle esportazioni è diretto verso l'UE27 (post Brexit); il **52%** avviene attraverso la **modalità stradale** (che arriva all'83% se si considera solo l'export verso l'UE27 post Brexit) mentre il **39%** è realizzata con la modalità marittima.

A livello mondiale i primi 5 Paesi destinatari delle esportazioni sono: **Svizzera** (23,6%), **Stati Uniti** (12,0%), **Germania** (8,4%), **Francia** (7,4%), e **Regno Unito** (5,9%).



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat

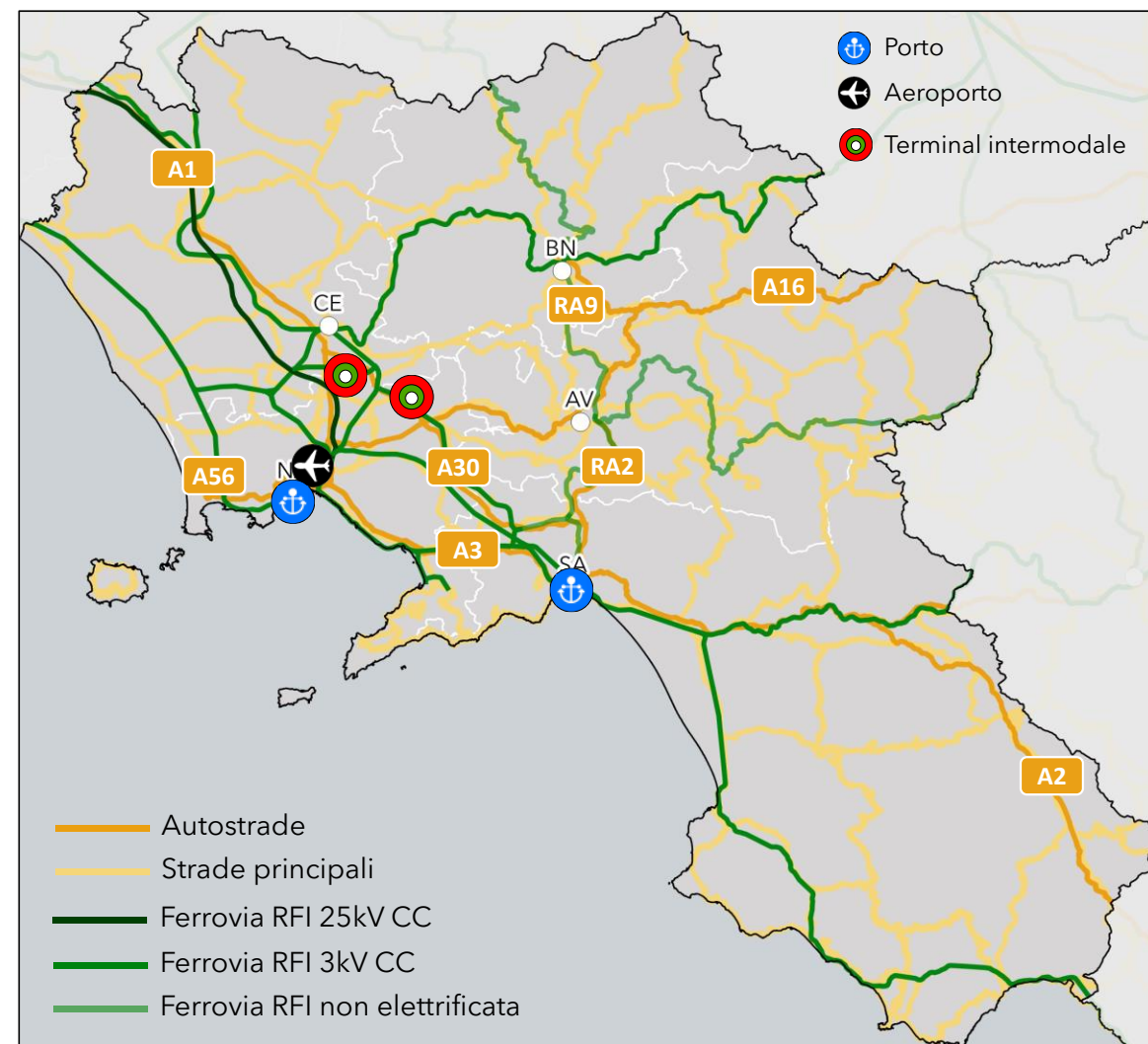
IL SISTEMA DEI TRASPORTI CAMPANO

Infrastrutture di rete

- **9.300 km di rete stradale** di cui il **5% autostrade**, il 16% strade di rilevanza nazionale in gestione ANAS. Nel 2022 in Campania si sono verificati 9.821 **incidenti stradali** con un aumento del **+9,0% rispetto al 2021**, in linea al dato nazionale (+9,2%). Rispetto al costo sociale dell'incidentalità stradale con lesioni alle persone stimato in 17,9 miliardi di euro per l'Italia, la Campania incide per il 6,5%. La pericolosità stradale rimane alta lungo le **SS7** (Appia, di Terra d Lavoro, Quater, Bis-Var), **162 NC** (Asse mediano), **145** (Sorrentina) e **18** (Tirrenica inferiore) e nei comuni a nord di Napoli fino al litorale casertano. Aumenta sia l'incidentalità che la mortalità lungo la SS268 del Vesuvio.
- **1.095 km di rete ferroviaria RFI**, di cui **78% elettrificata** (3kV CC), e 61% a doppio binario, a cui si aggiungono **300 km di TPL su rotaia** gestita da EAV.

Infrastrutture di nodo

- **2 aeroporti (gruppo GE.S.A.C. S.p.A.): Napoli-Capodichino** (4° in Italia 2023 per trasporto passeggeri, con poco più di 12 milioni (+13,5% rispetto al 2022), e 9° per trasporto cargo, 10.899 tonnellate) inserito nel Core Network europeo, e **Salerno Costa d'Amalfi** la cui apertura è prevista a luglio 2024, fino al raggiungimento della piena operatività nel 2026/2027.

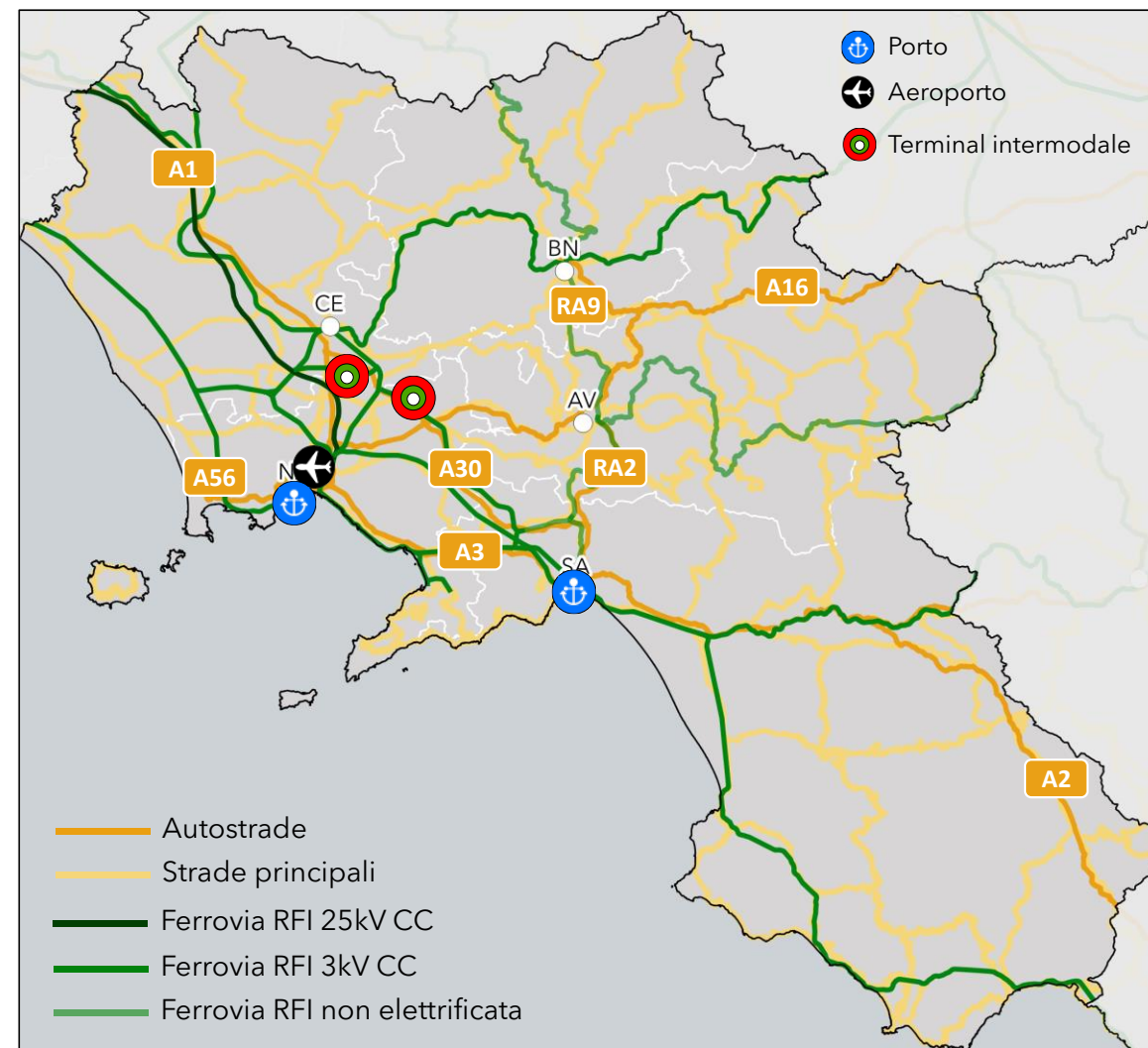


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



Infrastrutture di nodo

- **3 porti (AdSP Mar Tirreno Centrale):** : **Napoli** (3° in Italia nel 2022 per numero passeggeri, poco più di 7,6 milioni, 6° per numero TEU, circa 684 mila, 9° per numero tonnellate, quasi 19 milioni) inserito nel Core Network europeo e **Salerno** (8° in Italia per numero TEU, circa 361 mila e 13° per numero tonnellate, con poco più di 13 milioni) inserito nel Comprehensive Network europeo, e **Castellammare di Stabia**
- **2 terminal intermodali:** **Interporto di Nola** (NA), gestito da Interporto Campano Spa, con 2 milioni di mq di superficie, 500.000 mq di magazzini, consente di movimentare in modalità nave/ferro e nave/gomma i container provenienti da Napoli, Salerno e Gioia Tauro (ed in futuro, con il completamento dell'alta capacità ferroviaria Napoli-Bari, anche quelli provenienti dai porti pugliesi), offrendo al contempo tutti i servizi doganali necessari, e **Interporto di Marcianise** (CE), gestito da Interporto Sud Europa Spa, con un'estensione di circa 4 milioni di mq, con un terminal di 200.000 mq direttamente agganciato al più importante scalo ferroviario per le merci del Sud Italia, quello di Marcianise/Maddaloni e con servizi di navetta diretti con i porti di Napoli, Salerno e Gioia Tauro, oltre che depositi e servizi doganali. Entrambi gli interporti sono raccordati alla rete ferroviaria e inseriti nel Core Network europeo.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

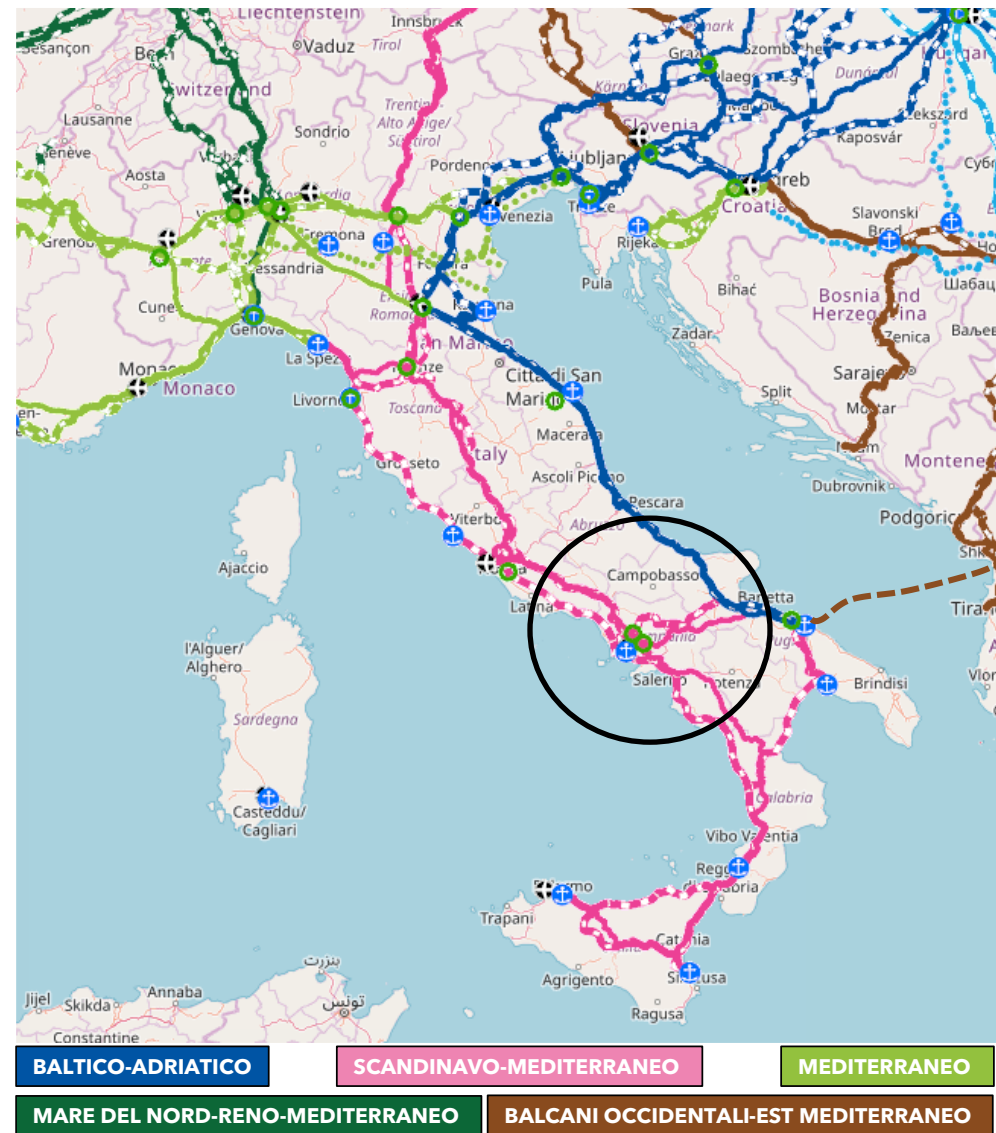
LA RETE TEN-T IN ITALIA

La costituzione e lo sviluppo di una Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) rappresenta uno degli elementi unificanti dell'Unione Europea, poiché in grado di contribuire concretamente allo sviluppo del mercato interno, collegando tra loro le Regioni europee e l'Europa con il Resto del Mondo.

Già a seguito dei negoziati sulla Brexit, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno convenuto di anticipare la revisione degli orientamenti TEN-T al 2021 (anziché al 2023). La principale novità consiste nell'**introduzione di un livello di rete intermedio** (che si aggiunge al Core e al Comprehensive, da adeguare rispettivamente entro il 2030 e il 2050) denominato «**Extended Core**», con orizzonte temporale il 2040, che comprende alcune sezioni prioritarie della rete Comprehensive e include i tracciati dei Corridoi Ferroviari Merci, allineandoli ai nuovi Corridoi Europei di Trasporto.

Gli impatti sui mercati globali dell'attuale **nuovo panorama geopolitico** hanno poi ulteriormente evidenziato l'esigenza di emendare la proposta nel mese di luglio 2022, la cui adozione sarà definita entro il 2024: standardizzazione dello scartamento ferroviario per migliorare l'interoperabilità sia all'interno del territorio dell'Ue che all'esterno; rimodulazione dei tracciati; introduzione di un nuovo corridoio «Balcani Occidentali-Est Mediterraneo», nonché la conversione delle Autostrade del Mare in un concetto di Spazio Marittimo Europeo con vincoli meno stringenti sui porti. Pertanto, **i Corridoi Europei che interessano il nostro Paese diventano cinque.**

Elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



LA CAMPANIA NEL TEN-T



La Campania è attraversata dal **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, un asse cruciale per l'economia europea, che collega Helsinki a La Valletta. È il più esteso tra i corridoi della rete centrale

Le infrastrutture che sono interessate dalla revisione riguardano:

- I porti di Capri, Ischia e Procida che sono inseriti nella rete Comprehensive
- la sezioni ferroviarie "Roma-Latina-Napoli" elevata a rango «Extended Core»

PRINCIPALI GAP INFRASTRUTTURALI RISPETTO AI TARGET 2030

FERROVIE

Configurazione minima delle linee per il trasporto merci (carico per asse 22,5 t e modulo treni a 740 m, sagoma, dotazione ERTMS).

TRASPORTO SU STRADA

Stazioni per i carburanti puliti, soluzioni ITS per informare e dirigere il traffico, parcheggi sicuri.

PORTI MARITTIMI

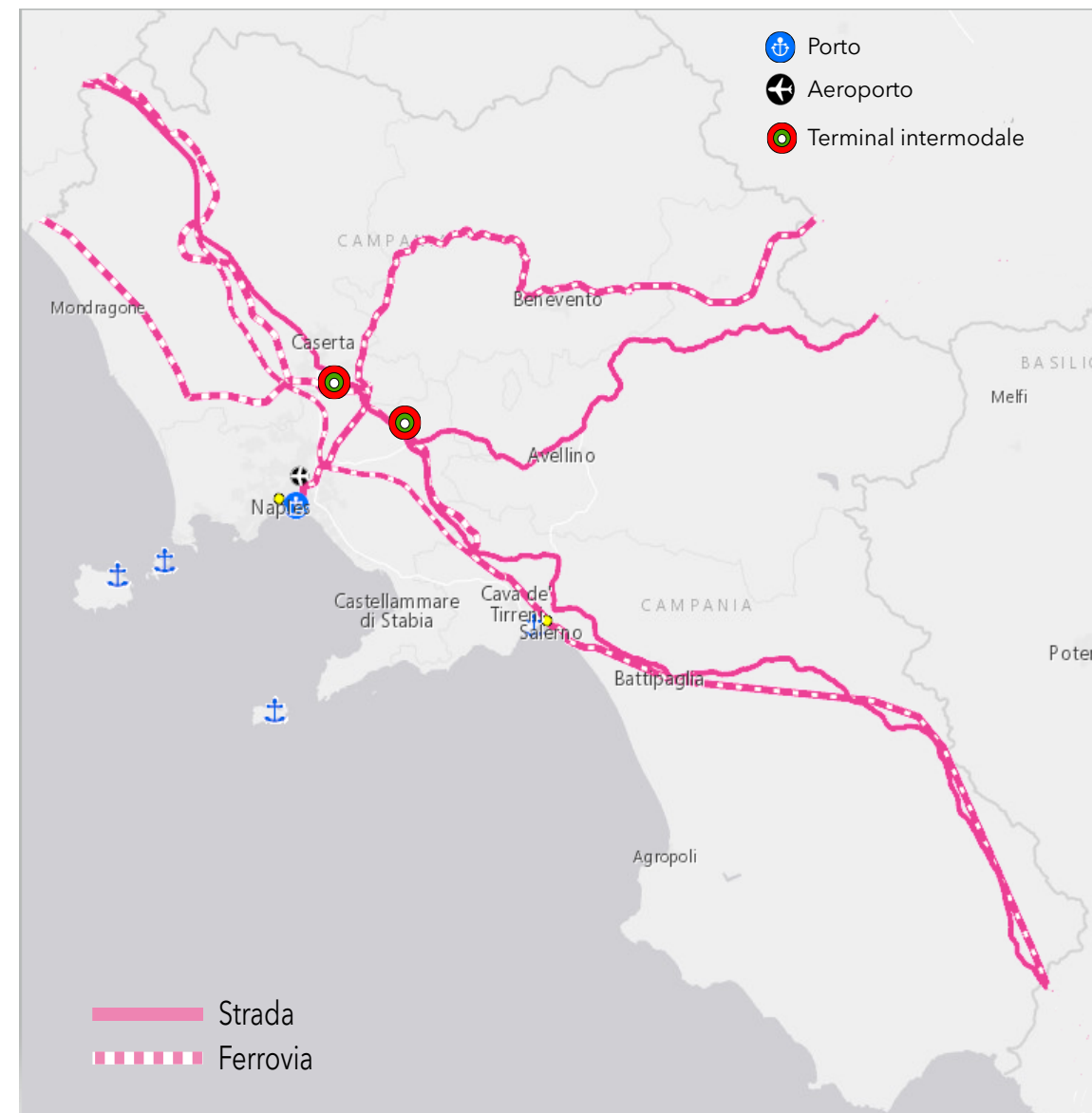
Fornitura di carburanti puliti, connessione alla rete ferroviaria.

TERMINAL INTERMODALI

Implementazione del sistema ICT, connessione alla rete ferroviaria, accessibilità treni per limiti di modulo treno.

AEROPORTI

Servizi ferroviari diretti che collegano gli **aeroporti** con linee ad alta velocità o linee ferroviarie TEN-T a lunga distanza.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione Europea



La dotazione di infrastrutture, nella sua accezione più ampia, rappresenta un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende presenti a livello locale e allo stesso tempo incide sulle scelte di insediamento delle persone (residenti, lavoratori e turisti) e di nuove attività produttive, nonché sulle convenienze logistiche delle imprese. Gli indicatori rappresentano un valido strumento di analisi delle performance territoriali e uno dei fattori chiave nell'**indirizzare politiche di intervento e di sviluppo**, completando e non sostituendo il bagaglio conoscitivo di ciascun territorio. I KPI territoriali, realizzati nell'ambito del Programma Infrastrutture del sistema camerale, sono un insieme di indici su **scala provinciale**^(*) sviluppati rispetto a:

- **5 categorie di trasporto** (stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale, logistica)  **130 indicatori**
- **2 categorie trasversali** (energia, digitale)  **40 indicatori**

A completamento delle analisi, è stata anche predisposta una **classifica «Green&Smart»** delle province italiane allo scopo di valutare la performance di ciascun territorio nel contesto nazionale in ottica di sviluppo sostenibile, transizione ecologica e digitale.

L'utilizzo di un approccio multicriteria ha permesso di contemplare un ampio spettro di indicatori (complessivamente circa 170) declinati in 4 cluster tematici (contesto, dotazione, funzionalità e strategia), volti a fornire una misura analitica sia della **consistenza fisica** delle infrastrutture presenti sul territorio sia di aspetti anche qualitativi, legati alla loro **fruibilità ed efficienza in relazione al contesto socio-economico e orografico** in cui risiedono. Questi fattori hanno ripercussioni più o meno importanti sull'attrattività di un territorio, sulla qualità della vita e sulle dinamiche che incidono nel percorso verso uno sviluppo sostenibile. Industrializzazione e sviluppo infrastrutturale sono inoltre strettamente legati al progresso tecnologico e all'innovazione, strumenti imprescindibili di ogni strategia volta al raggiungimento degli obiettivi legati all'ambiente.

L'output dell'analisi è una quantificazione del **gap di ciascun territorio rispetto alla media nazionale**, posta uguale a **100**.

Di seguito si riportano i principali risultati riferiti al territorio regionale della Campania.

^(*) 105 territori, considerando 4 territori in Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari) e 5 in Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce)

Fonte: Report «Nuovi indicatori di performance territoriale» - Dicembre 2023, Unioncamere/Uniontrasporti



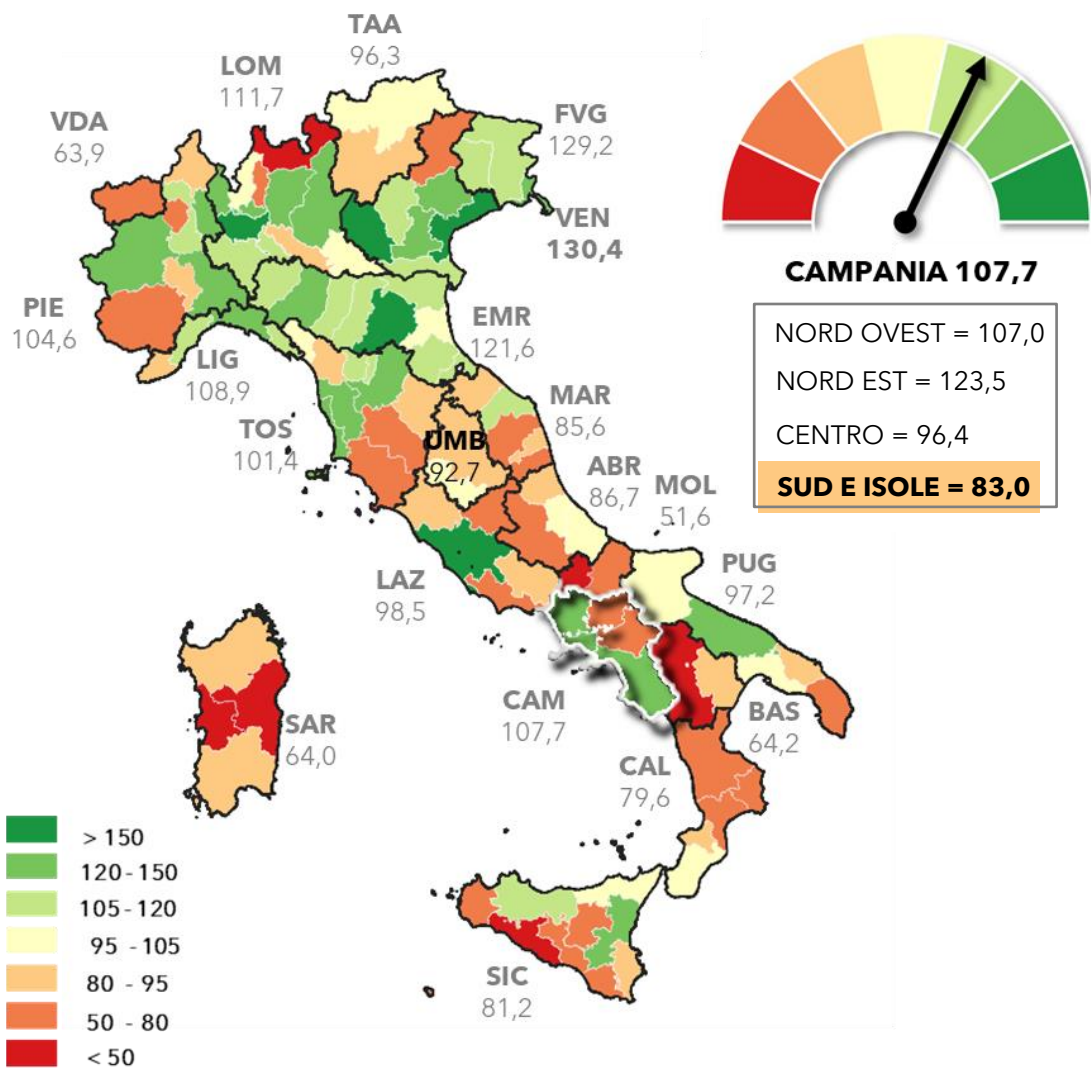
Per una corretta interpretazione dei **KPI riferiti alle infrastrutture di trasporto e logistica**, è bene precisare che:

- per le **infrastrutture di rete** (strade e ferrovie), l'analisi si basa sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi provinciali)
- per le **infrastrutture di nodo** (porti marittimi e fluviali, aeroporti, centri intermodali), l'analisi è più articolata al fine di esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture indipendentemente dalla «territorialità». Si tiene conto, infatti, della capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe.
 - nodi infrastrutturali raggiungibili entro **90 minuti dal capoluogo di provincia**, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza
 - **fattore di premialità** che tiene conto della presenza e della rilevanza del nodo rispetto a ciascun territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza (quindi ogni nodo ha un peso differente rispetto al territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza).

► **Esempio.** Prendendo il caso del «KPI logistica» riferito alla provincia di Napoli: nel calcolo del KPI non si tiene solo conto della presenza dell'Interporto di Nola nei confini provinciali (che ha di per sé un peso rilevante), ma anche della potenziale influenza di altri centri intermodali che gravitano attorno a questo territorio (Caserta) anche se con un peso differente. Allo stesso modo, territori che nei loro confini provinciali non possiedono un nodo, potenzialmente possono beneficiare della presenza di nodi che risiedono in altri territori che nei 90 minuti riesce ad intercettare i centri intermodali. Tuttavia, la vicinanza ad un nodo extra-provinciale non è sufficiente, da sola, a rappresentare un vantaggio competitivo, se non vi è un adeguato livello di accessibilità. Discorso analogo vale per gli aeroporti (e per i porti) che potenzialmente potrebbero essere al servizio di più territori, ma non sempre valorizzano appieno questa potenzialità (anche in ottica di razionalizzazione delle infrastrutture, attraverso una vision a livello sovra-territoriale), a causa della carenza di collegamenti viari e/o ferroviari efficienti.

Nota: per maggiori dettagli si rimanda al Report «Nuovi indicatori di performance territoriale» - Dicembre 2023, Unioncamere/Uniontrasporti.

KPI TERRITORIALI - Trasporto e logistica



Il Sud e Isole presentano un KPI complessivo inferiore alla media nazionale (83 vs 100) e anche a quello delle altre macroarea. La Campania risulta essere la sesta regione con la migliore performance a livello nazionale (+8% rispetto alla media nazionale), mentre a livello di macroarea raggiunge il KPI più elevato (107,7), superiore a quello della Puglia (97,2) e dell'Abruzzo (86,7). Ultimo il Molise con un punteggio pari a 51,6.

Napoli rientra nella Top10 nazionale, soprattutto grazie alla performance portuale e ferroviaria, seguite a breve distanza dalla provincia di **Caserta** (17a in Italia) e **Salerno** (21a in Italia). **Avellino** si posiziona al 79° posto nella graduatoria nazionale con la performance peggiore nella ferrovia. **Benevento** si riafferma il territorio più penalizzato e con ampi margini di miglioramento.

											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE
1°	SA (4°)		NA (7°)		NA (9°)		NA (18°)		CE (10°)		NA (9°)	
2°	NA (5°)		CE (16°)		SA (13°)		SA (42°)		SA (31°)		CE (17°)	
3°	CE (23°)		SA (42°)		CE (33°)		CE (63°)		NA (36°)		SA (21°)	
4°	AV (58°)		BN (89°)		AV (34°)		AV (79°)		AV (43°)		AV (79°)	
5°	BN (89°)		AV (105°)		BN (52°)		BN (93°)		BN (71°)		BN (95)	



KPI TERRITORIALI – Trasporto e logistica

A livello territoriale, **Benevento** si posiziona all'ultimo posto nella classifica regionale in tutte le dotazione infrastrutturali ad eccezione di quella ferroviaria che risulta penultima mentre si colloca tra le ultime posizioni rispetto alla classifica nazionale (95 vs 105). Oltre a giocare un ruolo determinante il contesto di riferimento (essendo un territorio montano), si evidenziano criticità dal punto di vista della dotazione (scarsa presenza di rete ferroviaria/kmq, il 50% delle tratte ferroviarie non elettrificate e a binario singolo e da uno scarso numero di treni, scarsa accessibilità alla rete autostradale, ecc.), funzionale (n° treni in arrivo/partenza dal capoluogo, distanza dai principali nodi portuali, assenza di scali aeroportuali all'interno del proprio territorio ecc.) e strategico (per es. investimenti sulla rete stradale).

Segue **Avellino**, i cui punti deboli sono rilevabili in quasi tutti i settori; è in penultima posizione per la dotazione stradale, portuale, aeroportuale e logistica mentre è in ultima posizione nel settore ferroviario data l'assenza di linee AV, l'alta incidenza di zone rurali/scarsamente popolate e l'assenza della rete a doppio binario.

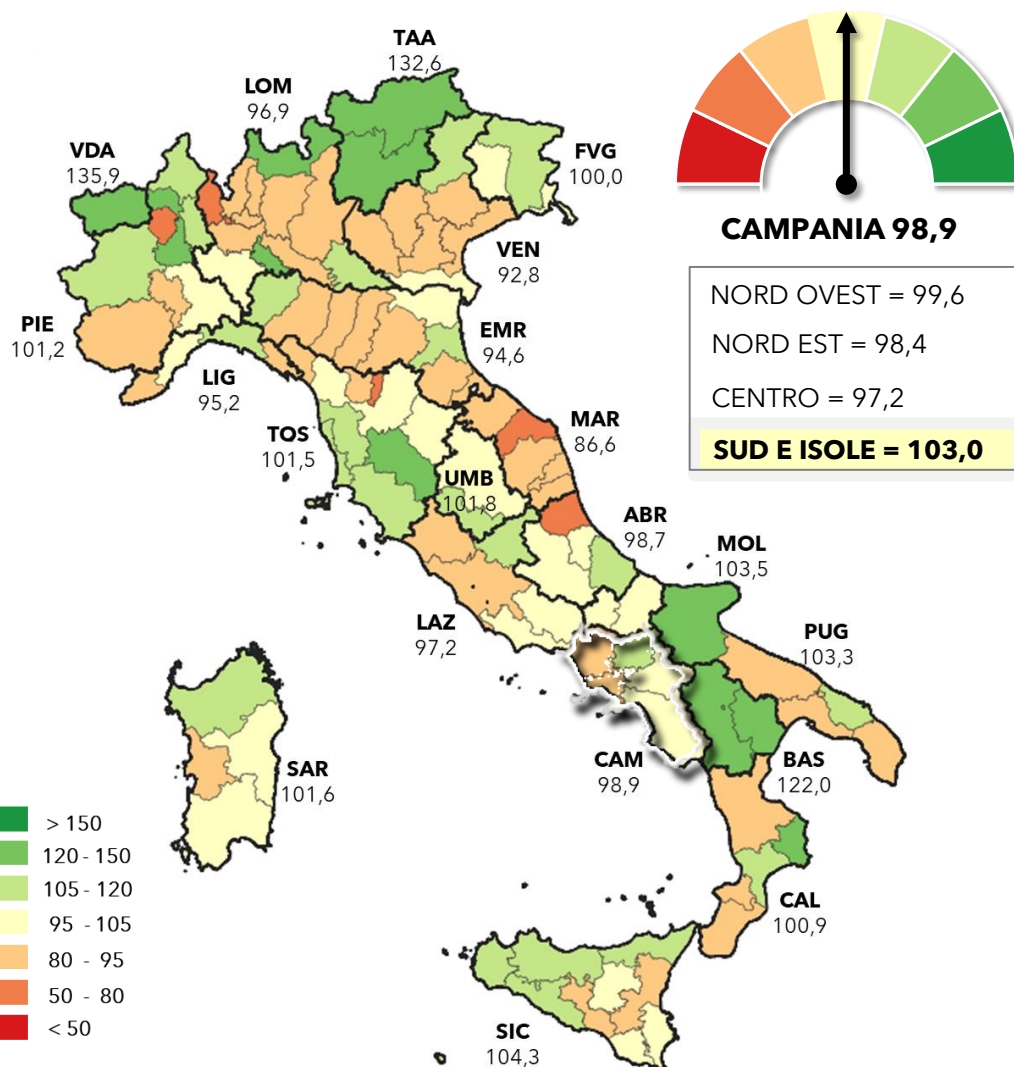
Napoli (9a in Italia con indice pari a 144,26) è l'unica provincia a posizionarsi sopra la media nazionale in tutte e cinque le categorie, segue con un po' di distanza **Caserta** (17a in Italia con indice pari a 128,55) che registra nella dotazione aeroportuale un indice al di sotto della media nazionale (71 vs 100).

Con la presenza di due interporti in Campania, gran parte della regione si posiziona sopra la media nazionale ad eccezione di Benevento che evidenzia alcune criticità in termini di collegamenti stradali e ferroviari.

Per **Salerno** si riscontrano alcune lacune nel settore ferroviario e in quello aeroportuale essendo nel primo caso penalizzata oltre che dal contesto (accessibilità ferroviaria, grado di urbanizzazione, scarsa presenza di linee AV), anche da carenze strategiche (scarsi investimenti nel settore), nel secondo caso, invece, si riscontrano insufficienze dotazionali (area sedime, area parcheggio aerei, n° banchi check-in, unità locali e addetti nei trasporti aerei).

Punti di forza, invece, sono riscontrabili nella dotazione stradale per contesto (numerosità accessi autostradali, assi stradali appartenenti alla rete centrale europea, età media delle autovetture circolanti), la funzionalità (veicoli circolanti per km di strada, incidentalità, volume veicoli leggeri sugli assi autostradali) e strategia (spesa negli interventi stradali)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



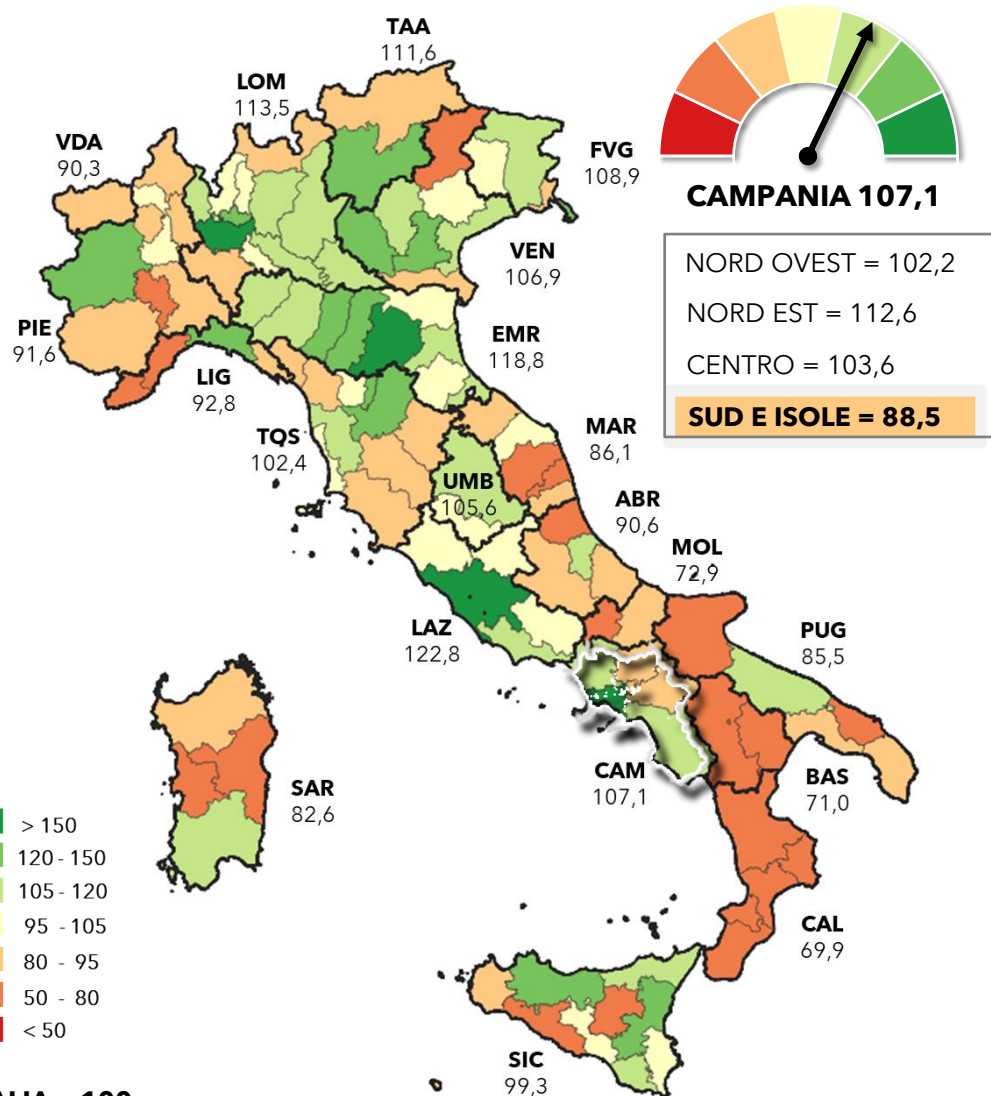
Il «KPI energia» esprime, in senso lato, quanto i territori «utilizzano bene» l'energia che hanno a disposizione, tenendo conto soprattutto delle fonti di energia rinnovabile. Nel novero delle fonti rinnovabili il cui impiego permette di produrre elettricità ci sono in particolare l'energia solare, quella eolica e quella idroelettrica. Nel 2021, la produzione di **energia elettrica da fonti rinnovabili in Campania** è riuscita a coprire il **51,8% del fabbisogno energetico** elettrico della regione, a fronte di un totale di energia elettrica prodotta pari a 12mila GWh, collocandosi tra le prime dieci regioni italiane per produzione da FER.

Complessivamente il KPI della Campania (98,9) evidenzia una performance regionale di poco inferiore alla media nazionale (circa 2 punti).

	Provincia	KPI ENERGIA	# Italia
1°	BN	112,9	20°
2°	AV	101,2	43°
3°	SA	96,3	55°
4°	NA	94,6	62°
5°	CE	89,8	78°

A livello provinciale, il territorio di **Benevento ed Avellino** si distinguono per aver un KPI **superiore alla media italiana** e si collocano, rispettivamente, al 20° e al 43° posto nella classifica nazionale; **Salerno e Napoli** si posizionano a metà classifica mentre Caserta si distanzia di **poco più 11 punti al di sotto** della media nazionale.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



L'obiettivo del «KPI digitale» è quello di mettere a fuoco la propensione dei territori verso la diffusione e l'utilizzo delle tecnologie digitali, anche in termini di offerta di infrastrutture e di servizi e quindi di opportunità per le imprese e le famiglie residenti.

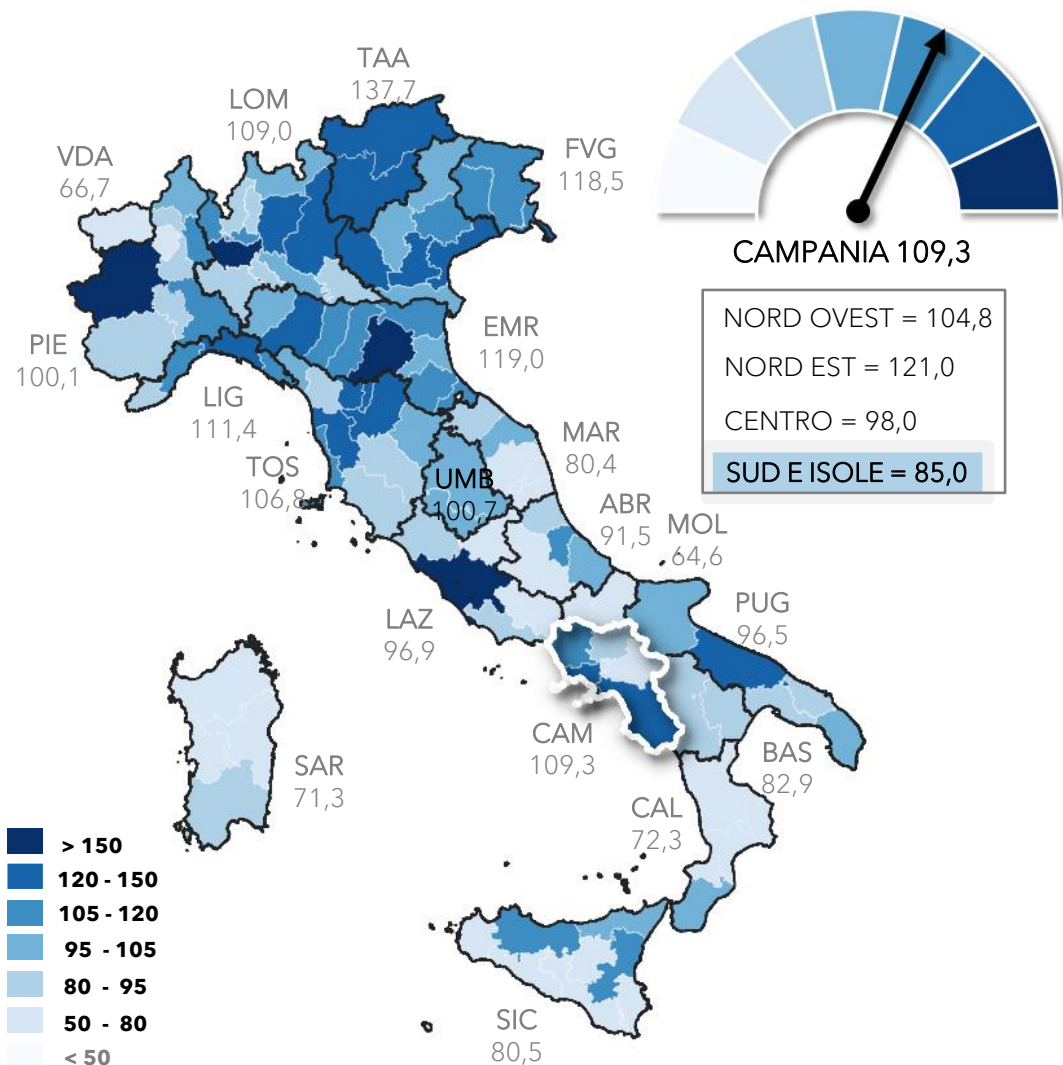
Nel panorama italiano, le migliori performance sono ottenute da Lazio (122,8), Emilia-Romagna (118,8) e Lombardia (113,5), con un punteggio che supera di oltre il 10% la media nazionale. La **Campania** si colloca al **6° posto** tra le regioni italiane, con un punteggio di **7 punti superiore alla media nazionale**.

	Provincia	KPI DIGITALE	# Italia
1°	NA	150,3	4°
2°	SA	110,0	31°
3°	CE	106,1	38°
4°	AV	85,4	75°
5°	BN	83,9	77°

A livello provinciale, tre province in Campania si collocano sopra la media nazionale e quattro sopra la media del Sud e Isole, con al **1° posto Napoli (150,3)** che si distanzia di oltre 50 punti dalla media nazionale e si colloca al 4° posto nella classifica nazionale.

Benevento (83,9) evidenzia un **gap importante rispetto alla media nazionale**, soprattutto in termini di dotazione (copertura rete fissa e mobile, specializzazione degli addetti).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



La classifica Green&Smart è ottenuta dai 7 KPI sviluppati (strada, ferrovia, porti, aeroporti, logistica, energia, digitale), isolando gli elementi che ricadono nella sfera della **sostenibilità ambientale** e della **digitalizzazione** al fine di ottenere una valutazione di massima sull'orientamento dei territori verso la transizione green e digitale.

Nella classifica regionale, la **Campania** si conferma al di sopra della media nazionale con un valore dell'indicatore pari a 109,3 superiore alla media di macroarea (85,0) ma lontano dal vertice occupato dal Trentino Alto Adige con 137,7.

	Provincia	KPI «G&S»	# Italia
1°	NA	143,8	8°
2°	SA	129,4	15°
3°	CE	114,6	29°
4°	BN	82,7	73°
5°	AV	76,0	91°

Scendendo al livello territoriale, 3 province, **Napoli, Salerno e Caserta**, superano la media nazionale, aiutata più dal digitale che dalla componente green.

Seguono **Benevento** e **Avellino** che chiudono con valori inferiori anche alla media del «Sud e Isole».

I fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese campane

- Premessa
- Struttura dell'indagine nazionale
- Principali output





L'indagine sui fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese è stata condotta su un **campione di 12.000 imprese** localizzate **su tutto il territorio nazionale**, di queste poco più del 50,5% sono micro-imprese (< 10 addetti) e circa il 9% sono grandi imprese (> 50 addetti). Il campione selezionato è statisticamente rappresentativo delle imprese italiane stratificate per regione di residenza, classe dimensionale e settore, in grado di garantire la **significatività regionale nel contesto nazionale**. Complessivamente sono state coinvolte **circa 830 imprese in Campania**. L'indagine è stata svolta con il supporto tecnico dell'Istituto specializzato in ricerche di mercato Format Research, tramite interviste telefoniche realizzate con sistema Cati, **dal 9 marzo al 3 maggio 2023**. Una prima edizione dell'indagine nazionale è stata realizzata nel 2021, rivolta alle imprese della manifattura e del trasporto e logistica, i cui risultati sono stati presentati durante i diversi tavoli di confronto territoriali con associazioni e imprese. Dai suddetti tavoli è emersa l'esigenza di allargare il campo di indagine includendo ulteriori categorie imprenditoriali rilevanti per le economie locali, che hanno peraltro maggiormente risentito degli effetti della pandemia e dell'instabilità economica internazionale. Per tale motivo la nuova indagine include complessivamente **sei settori economici**:

- Agricoltura
- Commercio all'ingrosso
- Costruzioni
- Manifattura
- Trasporto e logistica
- Turismo

Inoltre quest'anno è stata svolta un'ulteriore **un'indagine a livello provinciale** basata su un campione statisticamente rappresentativo dell'Universo delle imprese della manifattura e dei trasporti e della logistica della regione Campania. Sono state intervistate 1.592 imprese. L'indagine provinciale si pone l'obiettivo di rilevare, descrivere e analizzare i fabbisogni e le esigenze delle imprese manifatturiere e di quelle dei trasporti e della logistica riguardo ai temi dei *costi della logistica, dei energetici e dell'attrazione degli investimenti nelle ZES*. Anche la presente indagine è stata svolta con il supporto tecnico dell'Istituto specializzato in ricerche di mercato Format Research, tramite interviste telefoniche e via web, realizzate con sistema Cati e Cawi, **dal 29 agosto al 22 settembre 2023**.

Di seguito viene riportata una **selezione dei risultati riferiti alle imprese campane** coinvolte nell'indagine.



TEMI DELL'INDAGINE



Caratteristiche dell'impresa



Mercati di riferimento



Modalità di trasporto/qualità delle infrastrutture



Priorità infrastrutturali



Utilizzo delle misure del PNRR



Digitalizzazione/innovazione



Sostenibilità

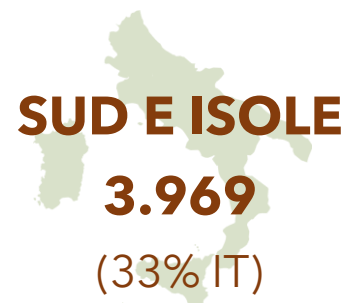
CAMPIONE IMPRESE



ITALIA

12.000

50,5%
micro
imprese

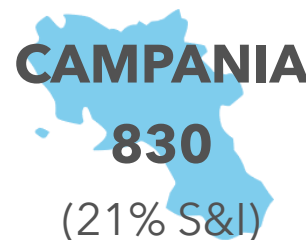


SUD E ISOLE

3.969

(33% IT)

34,5%
micro
imprese



CAMPANIA

830

(21% S&I)

51,6%
micro
imprese

SETTORI (% Campania)

Manifattura



12,3%

Trasporto e Logistica



4,5%

Agricoltura



42,4%

Costruzioni



15,7%

Commercio



23,1%

Turismo



2,0%

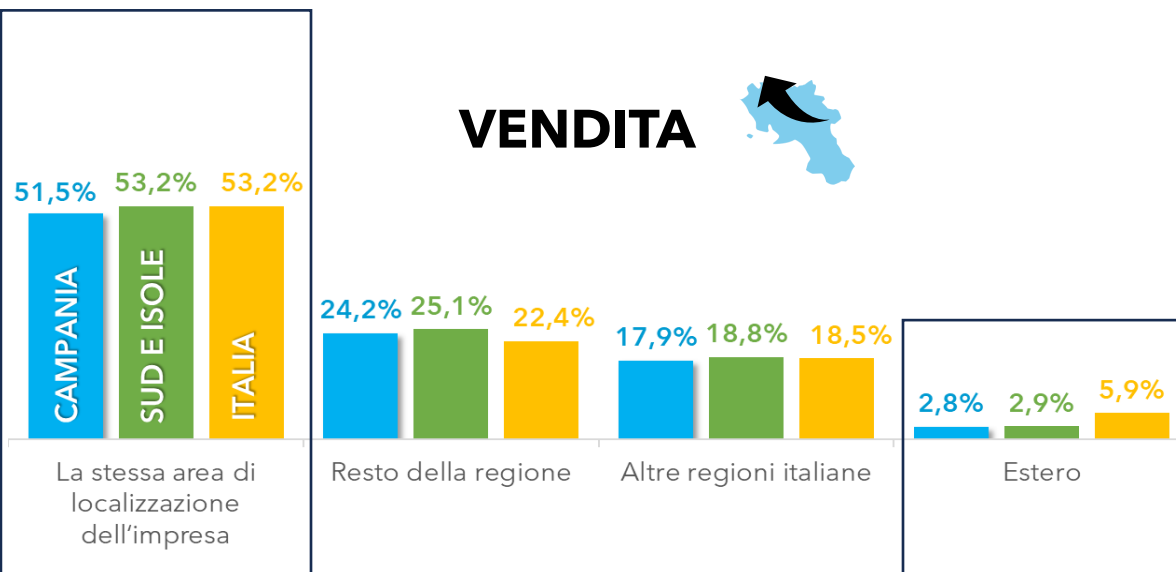
Fonte: elaborazione Uniontrasporti



PRINCIPALI OUTPUT

MERCATI DI RIFERIMENTO

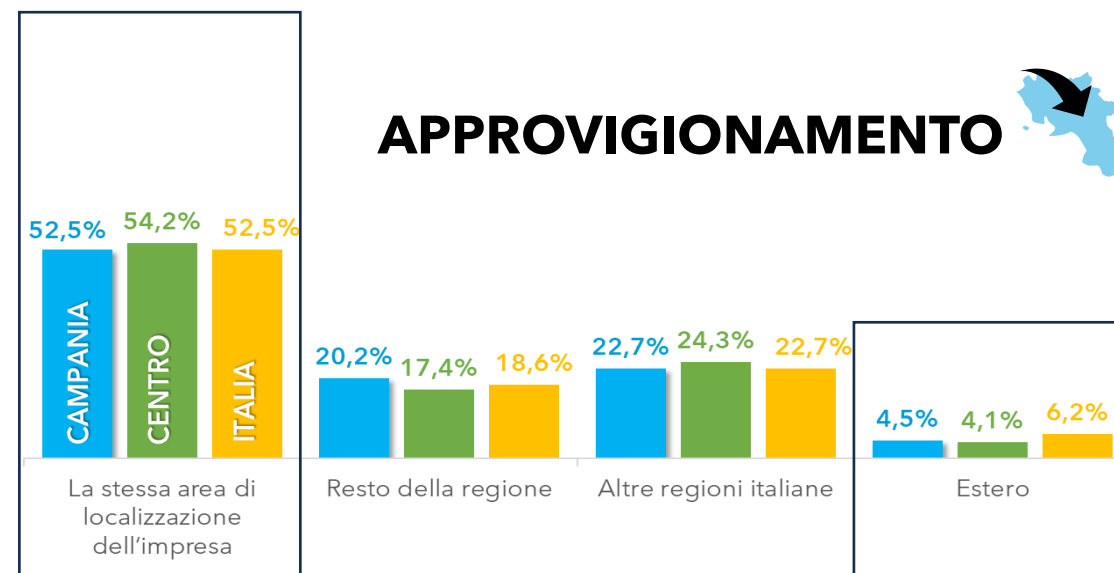
VENDITA



Solo il **3%** delle imprese campane **vende all'estero** e il **4,5%** effettua **approvvigionamenti all'estero**.

In CAMPANIA, oltre il **50%** delle imprese vende i propri prodotti/servizi o realizza i propri approvvigionamenti **nell'area di localizzazione dell'impresa**.

APPROVVIGIONAMENTO



Fonte: elaborazione Uniontrasporti



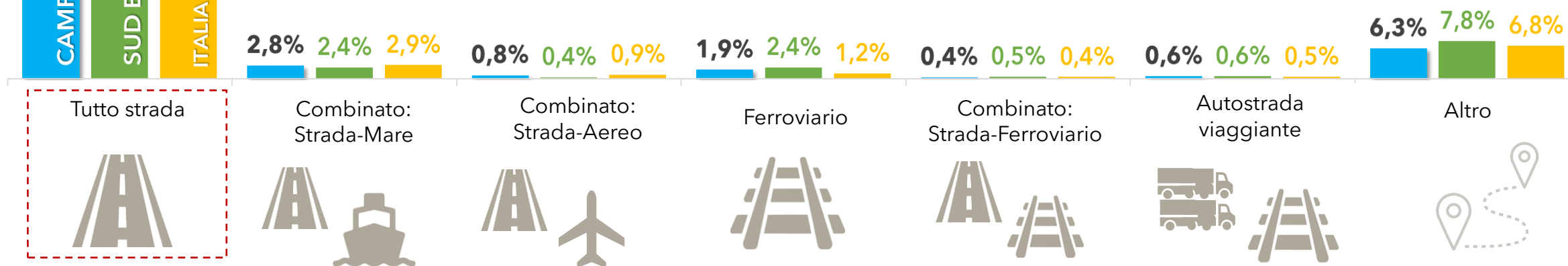
MODALITÀ DI TRASPORTO

87,2% 85,9% 87,3%



In **CAMPANIA** in media circa l'**87%** delle spedizioni avviene con trasporto tutto strada, quasi il **3%** con trasporto combinato strada-mare. Meno utilizzate le altre modalità di trasporto.

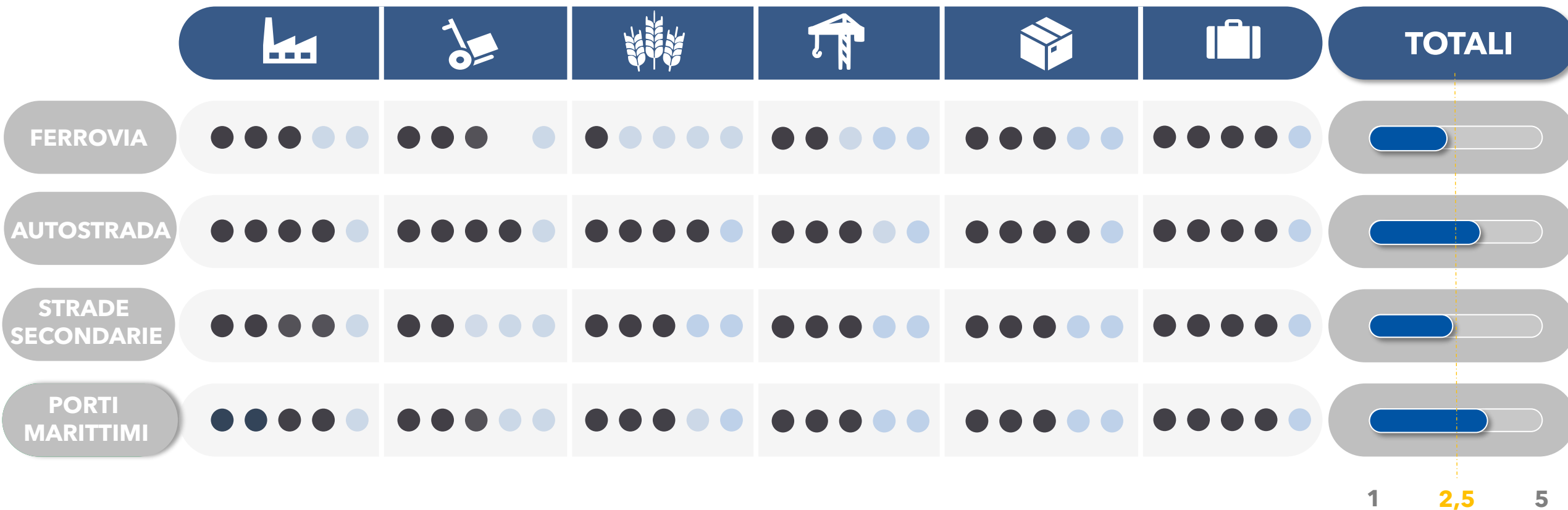
Da sottolineare che, nonostante gli incentivi come il ferrobonus, la modalità ferroviaria resta residuale nelle opzioni di scelta da parte delle imprese.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

PRINCIPALI OUTPUT

QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE

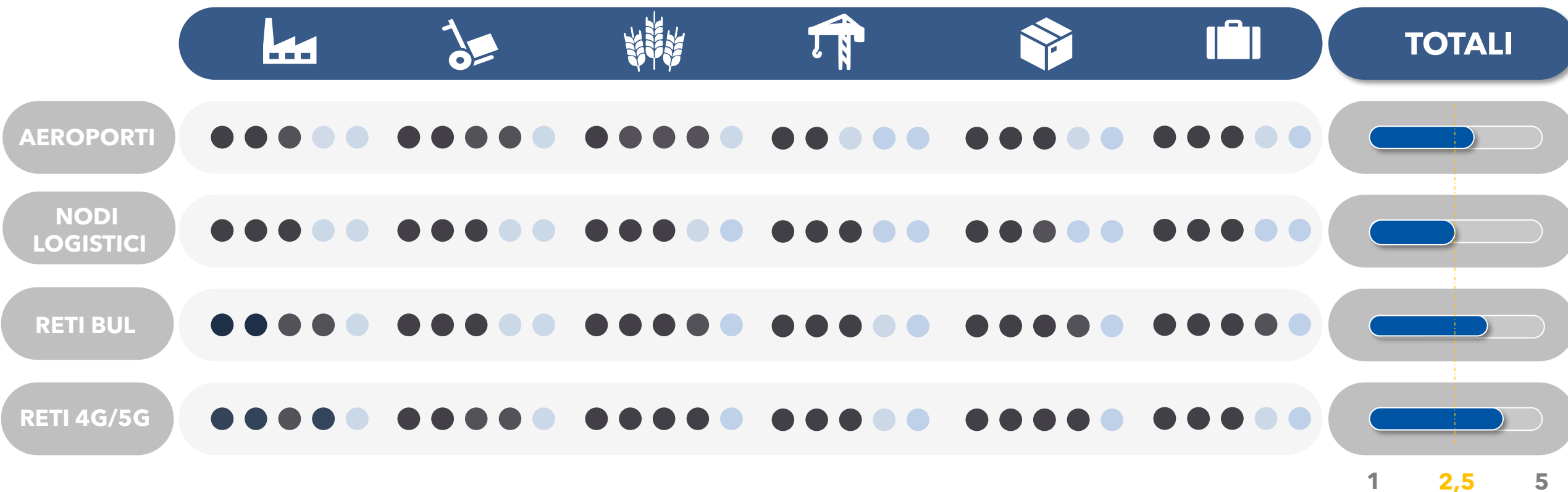


Fonte: elaborazione Uniontrasporti



PRINCIPALI OUTPUT

QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE



Considerando solamente le imprese che hanno espresso una valutazione, si evince **una sostanziale soddisfazione delle imprese campane** rispetto a tutte le tipologie infrastrutturali considerate, ad eccezione dei nodi logistici che raggiungono una valutazione di sufficienza.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE, escludendo la valutazione «sufficiente».

La differenza tra giudizi positivi e negativi (net score), in Campania, è sempre positiva e a volte superiore ai valori nazionali e di macroarea, ad eccezione della rete stradale secondaria e della ferrovia.

	 Scadente/Mediocre			 Buona/ottima			NET SCORE		
	ITALIA	SUD E ISOLE	CAMPANIA	ITALIA	SUD E ISOLE	CAMPANIA	ITALIA	SUD E ISOLE	CAMPANIA
Ferrovia	36,8%	52,1%	35,1%	32,6%	22,6%	32,4	-4,2	-29,5	-2,7
Autostrada	25,4%	35,9%	23,5%	45,4%	34,4%	41,3%	20,0	-1,5	17,8
Strade secondarie	33,1%	42,4%	35,5%	34,7%	26,3%	25,5%	1,6	-16,1	-10,0
Porti marittimi	28,4%	22,2%	16,2%	37,6%	52,3%	52,2%	9,2	30,1	36,0
Aeroporti	23,6%	33,6%	28,0%	54,2%	49,1%	48,1%	30,6	15,5	20,0
Nodi logistici	17,0%	17,6%	13,5%	39,9%	29,7%	30,0%	22,9	12,1	16,5
Reti BUL fisse	20,7%	20,7%	17,4%	49,3%	49,7%	49,1%	28,6	28,9	31,7
Reti 4G/5G	18,7%	15,9%	16,5%	56,9%	60,0%	56,5%	38,2	44,1	40,0

Percentuali calcolate sulle imprese che hanno espresso una valutazione.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI

Alle imprese intervistate è stato chiesto di indicare le **opere ritenute più urgenti** rispetto alle 15 opere prioritarie individuate nel 2021 attraverso l'interlocuzione con le rappresentanze territoriali di imprese e associazioni di categoria della Campania. Si osserva come, ponendo a confronto le scelte dell'intero campione di imprese e di un campione ristretto alle sole grandi imprese, ci sia la convergenza su 3 interventi.

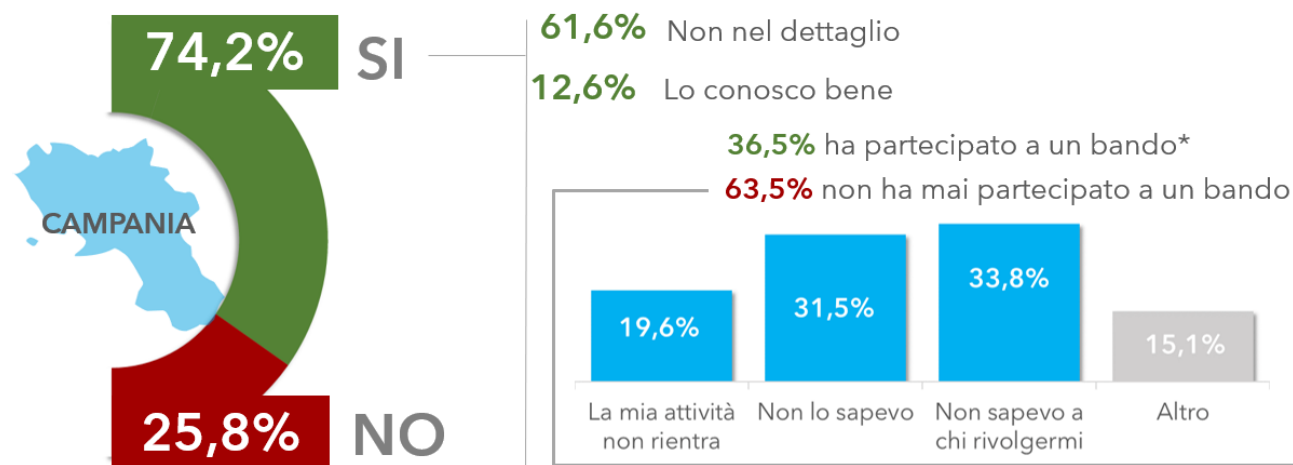
TOTALE imprese (le 5 opere più urgenti)		GRANDI imprese (>50 addetti) (le 5 opere più urgenti)	
	Realizzazione Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari	✓	Realizzazione Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari 
	Potenziamento del Porto di Napoli	✓	Potenziamento del Porto di Napoli 
	Sviluppo dell' Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi	✓	Sviluppo dell' Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi 
	Adeguamento a 4 corsie della SS 372 Telesina Benevento-Caianello		Potenziamento del Porto di Salerno 
	Completamento asse attrezzato Valle Caudina-Pianodardine		Collegamento tra SS 85 Variante di Venafrò all'A1 

Si segnala, inoltre, che un intervento indicato come prioritario dalle imprese campane lo è anche per le imprese lucane ossia la *riattivazione della tratta ferroviaria Sicignano-Lagonegro*.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

UTILIZZO DELLE MISURE DEL PNRR

A distanza di circa due anni dall'approvazione definitiva del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR (13 luglio 2021) è stato chiesto alle imprese quanto conoscono questo strumento e soprattutto se sfruttano i bandi e i fondi delle diverse misure.



Il **74,2%** delle imprese intervistate in Campania **conosce il PNRR**, una percentuale leggermente inferiore a quella nazionale (77,5%) e del Sud e Isole (79,1%). Tuttavia, **solo il 12,6%** delle imprese ritiene di conoscere bene il PNRR e di queste solo il **36,5% ha partecipato a un bando**.

Le imprese hanno beneficiato, soprattutto, di contributi per gli investimenti nella digitalizzazione e finanziamenti agevolati e crediti di imposta per la riqualificazione energetica.

* Le imprese hanno beneficiato, soprattutto, di contributi per gli investimenti nella digitalizzazione e finanziamenti agevolati e crediti di imposta per la riqualificazione energetica

Il **ruolo delle Camere di commercio** diventa cruciale per oltre il 63% delle imprese campane che non ha partecipato a un bando perché non ne era a conoscenza o non sa a chi rivolgersi per avere informazioni. Circa il 45% delle imprese intervistate ritiene che il sistema camerale potrebbe fornire servizi di assistenza per la compilazione delle pratiche ed il 29% creare degli infopoint dedicati.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



INVESTIMENTI REALIZZATI E IN PROGRAMMA

REALIZZATI IN CAMPANIA negli ultimi 3 anni		DIGITALE		
		Italia	Sud e Isole	CAMPANIA
1°	Software gestionali	24,9%	23,1%	25,3%
2°	Connettività in fibra ottica	13,3%	16,3%	16,6%
3°	App per l'offerta di informazioni su territorio e servizi	12,4%	18,3%	16,5%

REALIZZATI IN CAMPANIA negli ultimi 3 anni		SOSTENIBILITÀ		
		Italia	Sud e Isole	CAMPANIA
1°	Produzione energia rinnovabile	22,2%	31,9%	23,3%
2°	Mezzi a basso impatto ambientale	20,6%	22,9%	21,2%
3°	Materiali più sostenibili	12,2%	12,2%	8,6%

Il **48%** delle imprese campane (52,8% nel Sud e Isole e 50,8% in Italia) **non ha investito nel digitale negli ultimi 3 anni** principalmente perché non vede un vantaggio rilevante per la propria impresa (48%), la propria attività non richiede alti livelli di digitalizzazione (23%), non c'è l'infrastruttura per la connettività a banda ultralarga (21%). Il **54,3%** delle imprese campane (50,4% nel Sud e Isole e 60,8% in Italia) **non prevede di investire** in tecnologie per l'innovazione nei prossimi 3 anni.

Il **47,0%** delle imprese campane (38,8% nel Sud e Isole e 45,5% in Italia) **non ha investito nella sostenibilità ambientale negli ultimi 3 anni** principalmente perché la propria attività non richiede interventi in questo settore (31,2%), non vede un vantaggio rilevante per la propria impresa (28,5%), i costi sono superiori ai benefici (20,4%). Il **48,4%** delle imprese campane **non prevede di investire** nella sostenibilità ambientale nei prossimi 3 anni.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Indagine provinciale sui costi della logistica, sui fabbisogni energetici e sull'attrazione degli investimenti

- ◆ Considerazioni generali di sintesi
- ◆ Struttura dell'indagine nazionale
- ◆ Principali output





CONSIDERAZIONI GENERALI DI SINTESI

Le imprese della manifattura e quelle dei trasporti e della logistica operative in Campania ravvisano **un'incidenza media dei costi della logistica** pari a circa il 19% del totale del fatturato aziendale. Il dato è sostanzialmente omogeneo nell'ambito di tutti i territori della regione (oscilla tra il 18% e il 21%), mentre è ben più marcato presso gli operatori dei trasporti (raggiunge il 33%).

In generale, i costi della logistica nel 2022 sono risultati in netto aumento su base tendenziale (confronto con il 2021). È così per oltre il 66% delle imprese della Campania, che nello specifico hanno riscontrato un incremento medio dei costi pari al +20% rispetto all'anno precedente. La voce che ha fatto registrare di gran lunga il delta più consistente riguarda le materie energetiche. Quasi tre imprese su quattro prevedono un ulteriore aumento dei costi della logistica nell'arco dei prossimi tre anni, ma solo il 30,8% immagina di mettere in atto misure finalizzate al contenimento di tale fenomeno.

Il **costo dell'energia** rappresenta circa il 20% dell'intero fatturato aziendale per le imprese della manifattura e quelle dei trasporti e della logistica operative in Campania. Solo il 35% degli operatori utilizza energia prodotta da fonti rinnovabili (prevalentemente fotovoltaico). I marcati incrementi dei costi dell'energia hanno provocato effetti in oltre il 58% delle imprese della regione. In oltre la metà dei casi, tali effetti si sono materializzati sotto la forma di un cambiamento nella produzione.

Il 24,7% delle imprese è a conoscenza delle opportunità per gli **investimenti e lo sviluppo offerte dalle Zone Speciali ZES**. Il 28,7% sta valutando l'ipotesi di insediarsi. Questo dato è maggiore tra le micro-piccole imprese, di fatto meno strutturate, meno aperte ai mercati nazionali ed esteri e in generale con minori risorse da dedicare a grandi investimenti. Chi invece ha dato una risposta affermativa, dimostra comunque un certo scetticismo riguardo alla opportunità di insediarsi in una ZES. In Campania quasi il 40% ritiene che i servizi logistici non sono sufficientemente integrati e poco più del 25% non conosce bene la zonizzazione delle aree e l'effettiva disponibilità di immobili e più in generale il piano attuativo vero e proprio della Zes.



CONSIDERAZIONI GENERALI DI SINTESI

Per chi prevede di insediarsi la motivazione principale è la possibilità di beneficiare di incentivi fiscali e agevolazioni finanziarie (64%), ma soprattutto la ZES è un'opportunità di beneficiare degli investimenti infrastrutturali. Pur non offrendo un quadro esaustivo di tutto il Mezzogiorno, l'indagine dimostra che c'è molto da fare sul piano dalla informazione alle imprese riguardo alle Zone Economiche Speciali e alle opportunità di crescita del proprio business connesse. Tuttavia, la struttura delle imprese ridimensiona molto la capacità di attrazione delle ZES. Molte delle imprese della manifattura sono in realtà artigiani la cui attività ha sbocco sui mercati locali e regionali e inoltre non hanno i requisiti sia finanziari che dimensionali per avviare progetti imprenditoriali compatibili con le ZES.

Le risposte negative o incerte raccolte nell'indagine sono da attribuire per la maggior parte proprio alle imprese di questo tipo.

L'indagine rientra in un'attività di ascolto del territorio, che il sistema camerale ha avviato con il Programma infrastrutture del Fondo di Perequazione e permette di recepire non solo le buone pratiche ma anche i limiti strutturali del tessuto imprenditoriale italiano al fine di tradurli, in concerto con le istituzioni, in una programmazione mirata per evitare la dispersione di risorse e perdita delle opportunità che la ZES rappresenta come strumento di crescita e i riduzione del gap di sviluppo tra nord e sud del Paese.

Si precisa che l'indagine è stata fatta nel mese di settembre 2023 alla vigilia dell'approvazione del Decreto legge che ha istituito la ZES Unica del Mezzogiorno e aveva come riferimento le ZES regionali.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



TEMI DELL'INDAGINE



Costi della logistica

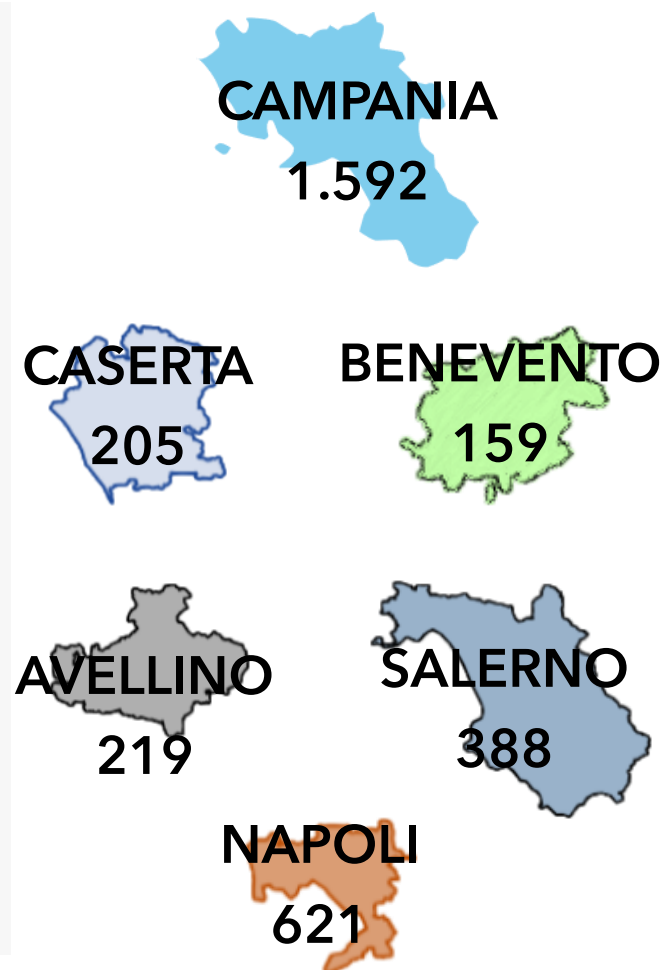


Fabbisogni energetici



Attrazione degli investimenti nelle ZES

CAMPIONE IMPRESE



SETTORI



MODALITA' RILEVAZIONE

Sistema Cati (Computer Aided Telephone Interview) e Cawi (Computer Aided Web Interview)

PERIODO RILEVAZIONE

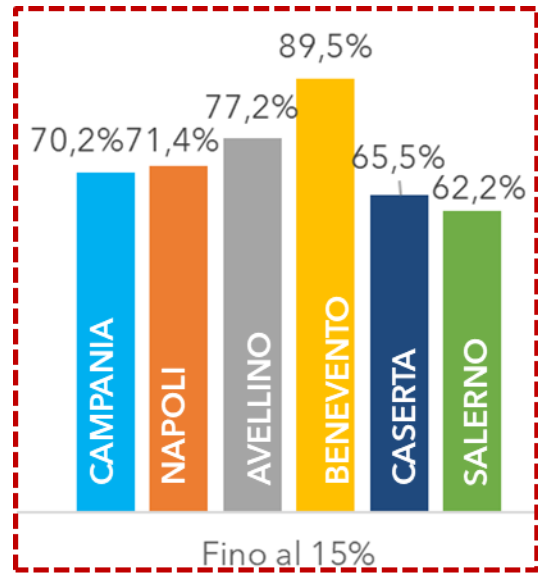
agosto - settembre 2023

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



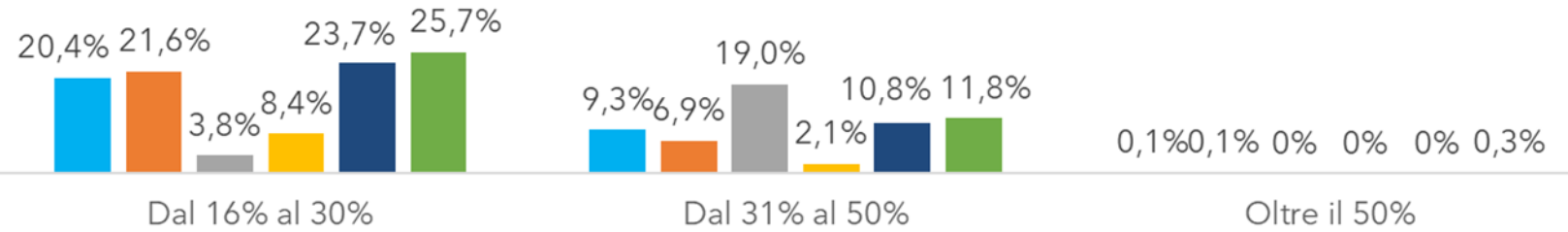
PRINCIPALI OUTPUT

INCIDENZA COSTI DELLA LOGISTICA SUL FATTURATO

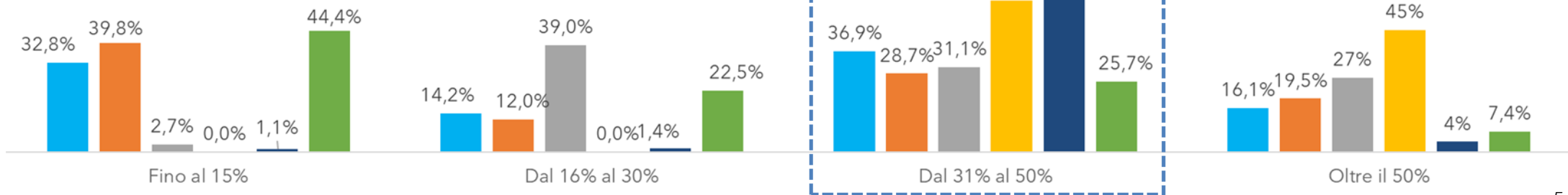


MANIFATTURA

In CAMPANIA, in tutti i territori provinciali le imprese della manifattura ravvisano un incidenza dei costi della logistica fino al 15% del fatturato mentre è ben più marcato per gli operatori dei trasporti (oscilla tra il 31% ed il 50%)



TRASPORTI

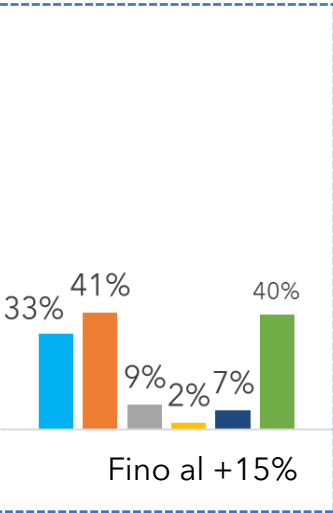
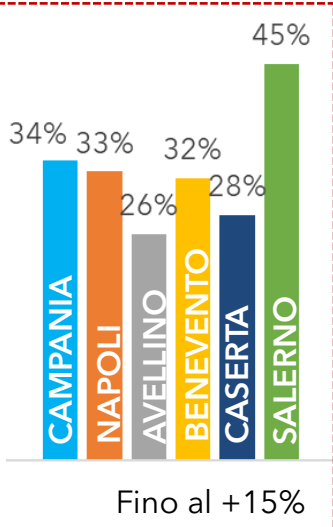


Fonte: elaborazione Uniontrasporti

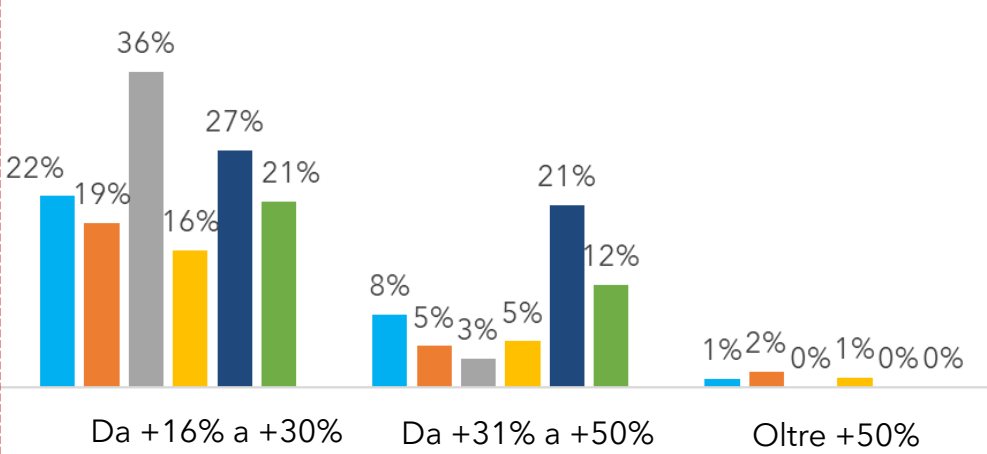


PRINCIPALI OUTPUT

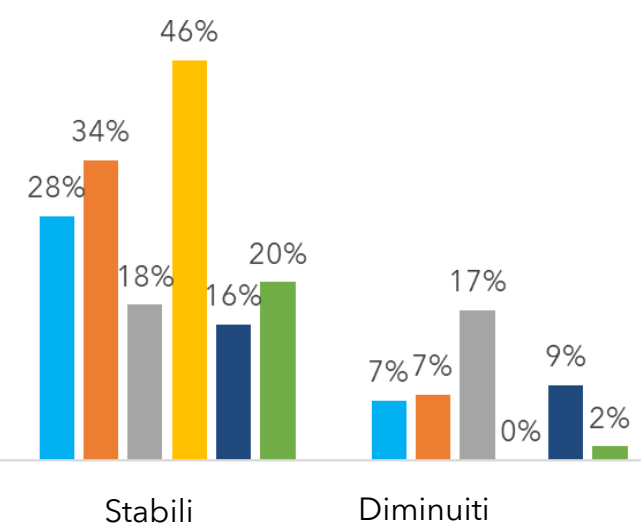
AUMENTO COSTI DELLA LOGISTICA NEL 2022 RISPETTO 2021



MANIFATTURA



TRASPORTI



In **CAMPANIA** oltre il **61%** delle imprese ha dichiarato di aver rilevato un aumento nei costi del.

TRASPORTO STRADALE

*Napoli: 60,7%
Avellino: 68,1%
Benevento: 43,0%
Caserta: 50,9%
Salerno: 69,1%*

MATERIE ENERGETICHE, COSTI DEL PERSONALE e NOLI

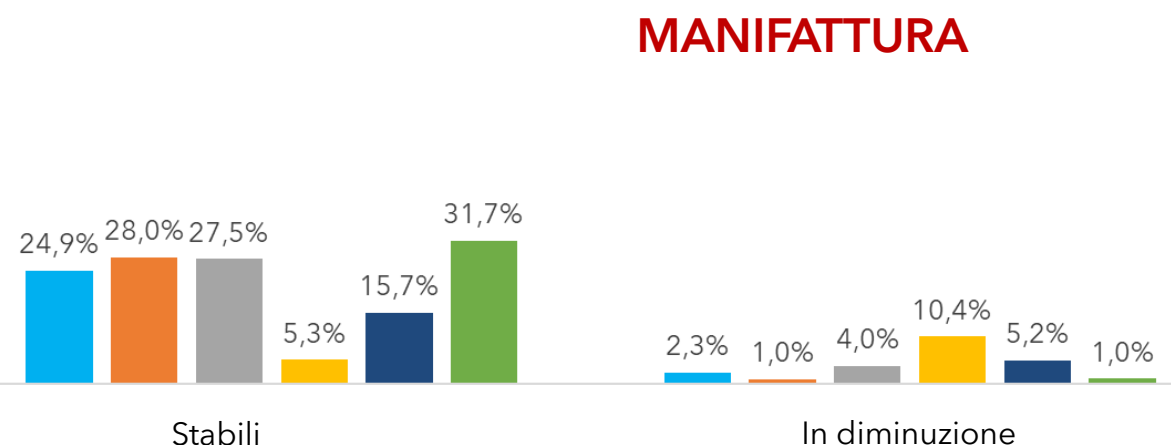
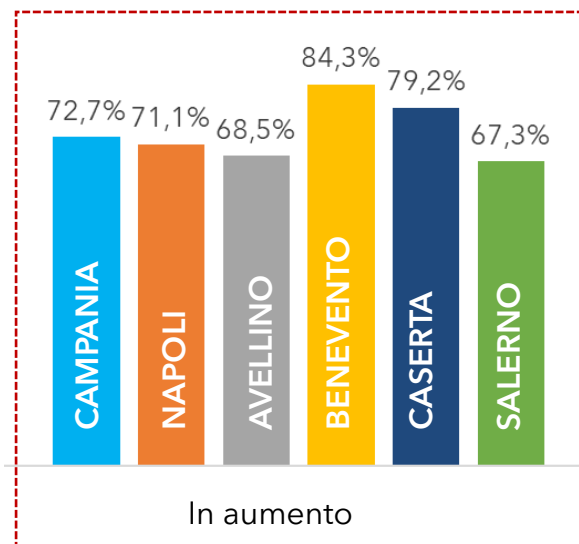
sono le voci di spesa dove si è registrata la **MAGGIOR VARIAZIONE**

Fonte: elaborazione Uniontrasporti





TREND DEI COSTI DELLA LOGISTICA NEI PROSSIMI 3 ANNI



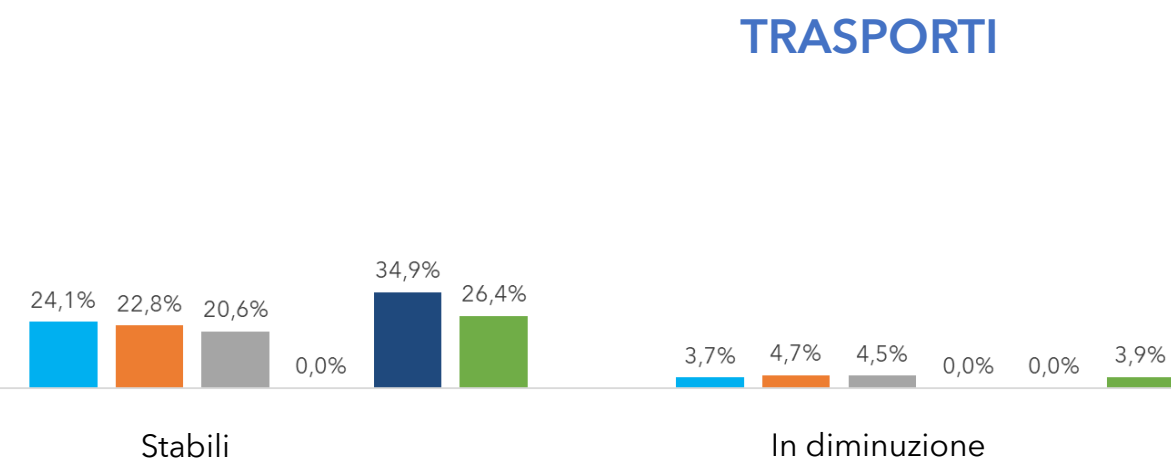
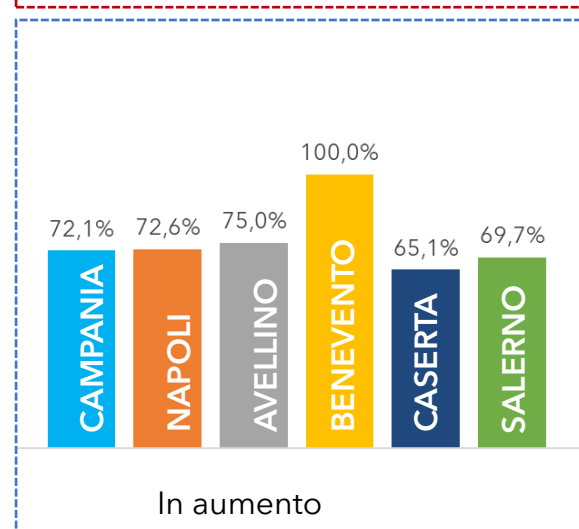
73% NAPOLI
72% SALERNO



NON ADOTTERANNO
MISURE
per ridurre i costi della
logistica



72% AVELLINO
69% SALERNO

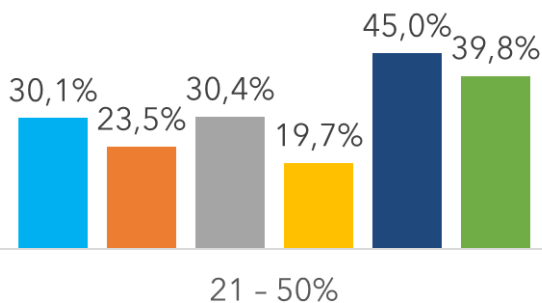
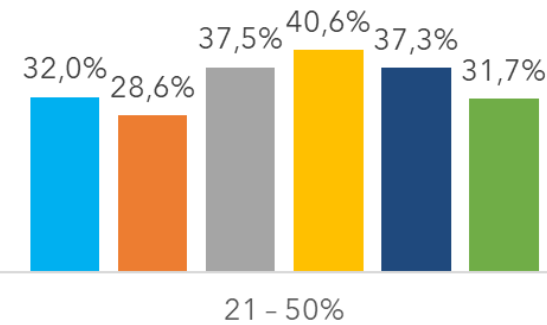
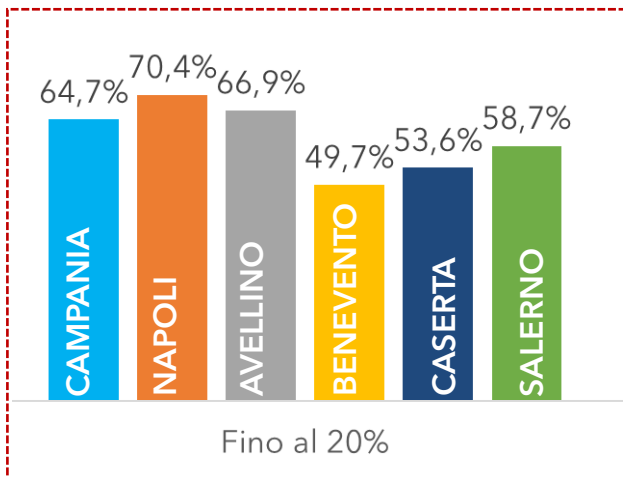
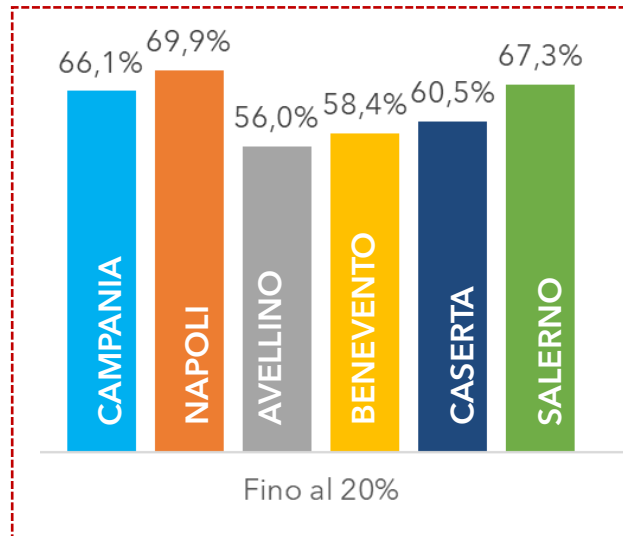


Fonte: elaborazione Uniontrasporti

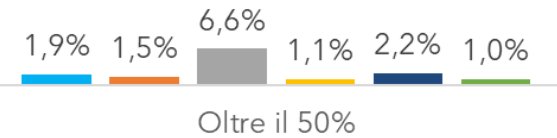


PRINCIPALI OUTPUT

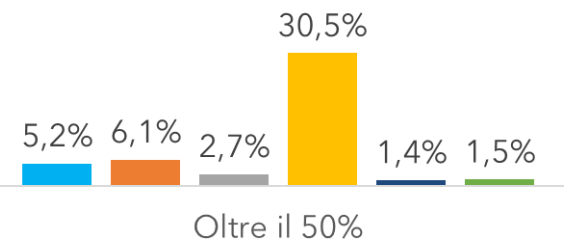
INCIDENZA COSTI DELL'ENERGIA SUL FATTURATO



MANIFATTURA



TRASPORTI



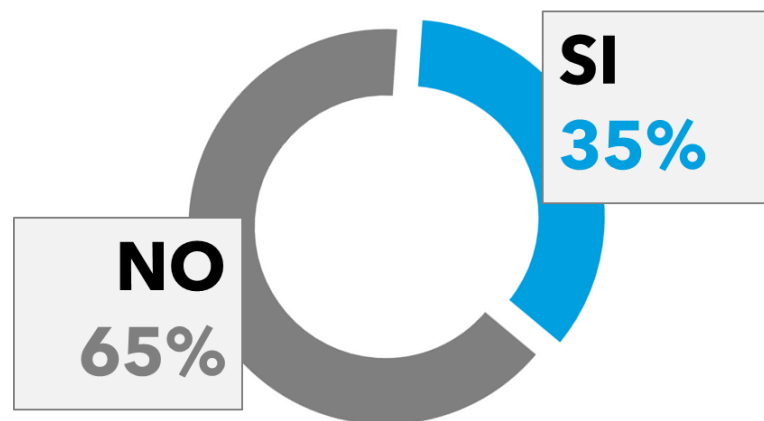
AUMENTO DEI PREZZI, PROBLEMI FINANZIARI E DI DISPONIBILITÀ DI LIQUIDITÀ

Sono le **CONSEGUENZE** dell'aumento del costo dell'energia

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



UTILIZZO DELL'ENERGIA PRODOTTA DA FONTI RINNOVABILI



	Utilizzano fonti rinnovabili
Napoli	33,6%
Avellino	80,0%
Benevento	41,0%
Caserta	7,2%
Salerno	36,4%

Tipologia di fonti rinnovabili utilizzate

	TOTALE	Napoli	Avellino	Benevento	Caserta	Salerno	Manifattura	Trasporti
Fotovoltaico	17,3%	16,8%	37,9%	21,7%	3,2%	18,3%	16,6	19,4
Biomasse	1,2%	0,5%	1,6%	5,1%	0,3%	2,3%	0,7	2,5
Eolico	0,3%	0,3%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3	0,1

Base campione: 1.592 casi. I dati sono riportati all'universo.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



PRINCIPALI OUTPUT

INVESTIMENTI IN PROGRAMMA PER L'APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO

CAMPANIA	NAPOLI	AVELLINO	BENEVENTO	CASERTA	SALERNO		Manifattura	Trasporti
29,4%	26,7%	38,7%	47,8%	36,7%	23,5%	Aumento degli investimenti nelle fonti rinnovabili	30,2%	27,3%
19,3%	21,5%	6,1%	2,8%	12,8%	27,1%	Sostituzione dei macchinari più energivori	19,0%	20,2%
12,6%	12,9%	4,2%	4,7%	11,1%	18,0%	Diversificazione delle fonti energetiche	11,8%	14,9%
1,6%	0,7%	10,8%	0,0%	2,0%	0,4%	Introduzione di una figura che gestisca la parte energetica	2,1%	0,3%
1,5%	1,3%	5,4%	0,0%	0,6%	1,4%	Adesione a una comunità energetica rinnovabile (CER)	1,7%	1,0%
49,4%	50,3%	48,4%	45,5%	49,0%	48,8%	NESSUN INVESTIMENTO	48,7%	51,2%

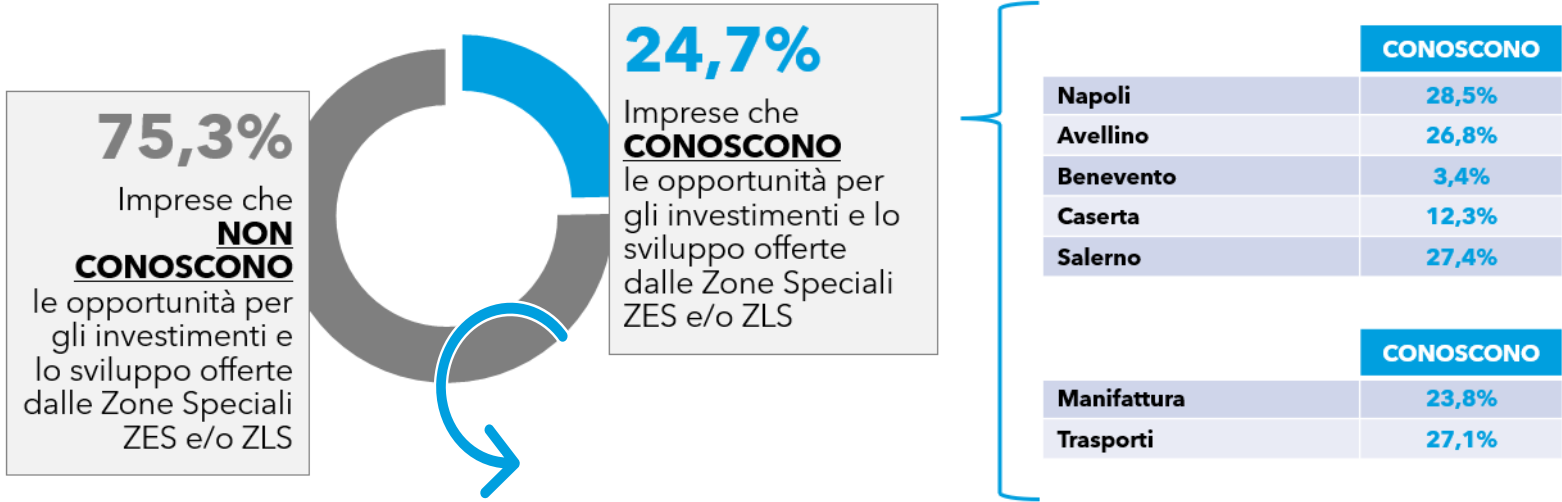
Quasi il **50%** delle imprese campane **non prevede di investire** per l'approvvigionamento energetico; l'altra metà delle imprese, invece, pensa di investire nelle fonti rinnovabili (29,4%), nella sostituzione dei macchinari più energivori (19,3%) e nella diversificazione delle fonti (12,6%).

Benevento mostra una maggiore volontà nell'investire in fonti rinnovabili (47,8%) mentre **Salerno** nella sostituzione dei macchinari più energivori (27,1%).



PRINCIPALI OUTPUT

OPPORTUNITÀ PER GLI INVESTIMENTI E LO SVILUPPO OFFERTE DALLE ZONE SPECIALI ZES



Il **24,7%** delle imprese intervistate in Campania **conosce le opportunità previste dallo sviluppo di una zona Speciale ZES**, una percentuale leggermente superiore per le imprese napoletane (**28,5%**), per quelle salernitane (**27,4%**) e per quelle avellinesi (**26,8%**).

Tuttavia, di queste solo il **28,7%** sta valutando l'opportunità di insediarsi, con Salerno la provincia più attiva. Chi invece ha dato una risposta negativa (**32,2%**), non crede nell'effettiva e tempestiva realizzazione delle agevolazioni previste dalle ZES.

I Commercialisti (49,7%) e le **Camere di commercio (27,1%)** sono i canali utilizzati per informarsi / avviare la procedura di insediamento.

Sta valutando l'opportunità di insediarsi in una ZES/ZLS?

	TOTALE	Napoli	Avellino	Benevento	Caserta	Salerno	Manifattura	Trasporti
Sì, procedura in avviamento	7,8%	11,0%	0,0%	0,0%	2,3%	4,5%	3,6%	17,7%
Sì, nel prossimo anno	2,0%	2,3%	1,0%	0,0%	5,3%	0,7%	2,4%	0,9%
Sì, entro 3 anni	18,9%	16,6%	12,4%	0,0%	15,4%	28,1%	14,7%	28,7%
No	32,2%	44,7%	8,1%	100,0%	18,8%	12,0%	30,2%	36,8%
Non so	39,2%	25,3%	78,5%	0,0%	58,2%	54,7%	49,0%	15,8%

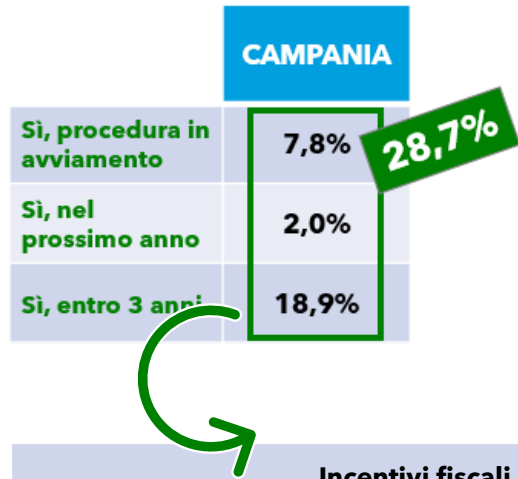
Base campione: 381 casi. Esclusivamente coloro che conoscono le opportunità di investimento. I dati sono riportati all'universo.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



PRINCIPALI OUTPUT

VANTAGGI PER LOCALIZZARSI IN UNA ZES



Per chi prevede di insediarsi la motivazione principale è la possibilità di beneficiare di incentivi fiscali e agevolazioni finanziarie (**64,6%**), ma soprattutto la ZES è un'opportunità di beneficiare degli investimenti infrastrutturali (**41,9%**).

	CAMPANIA	Napoli	Avellino	Benevento	Caserta	Salerno	Manifattura	Trasporti
Incentivi fiscali e finanziari	64,6%	63,1%	36,6%	0,0%	100,0%	65,6%	65,7%	63,5%
Interventi infrastrutturali sul territorio interessato	41,9%	46,0%	48,8%	0,0%	22,0%	35,5%	39,9%	43,9%
Possibilità di aderire a Contratti di sviluppo	36,1%	38,6%	7,3%	0,0%	12,0%	39,2%	35,1%	37,1%
Organizzazione più integrata dei servizi logistici	34,6%	36,6%	14,6%	0,0%	0,0%	39,3%	35,3%	33,8%
Procedure amministrative e autorizzative semplificate	21,8%	19,2%	22,0%	0,0%	22,0%	27,3%	16,4%	27,5%
Agevolazioni doganali	10,8%	12,3%	0,0%	0,0%	12,0%	9,0%	9,0%	12,8%
Canoni di concessione agevolati ed esenzione o riduzione di imposte gravanti sugli immobili, etc.	6,9%	3,4%	51,2%	0,0%	0,0%	9,5%	4,1%	9,9%
Deroghe alle regolamentazioni sui contratti di lavoro	0,6%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Base campione: 121 casi. Esclusivamente coloro che stanno valutando l'opportunità di insediarsi in una ZES/ZLS. La somma dei valori è diversa da 100 perché erano ammesse risposte multiple. I dati sono riportati all'universo.

Priorità infrastrutturali

- Premessa
- Considerazioni sulle opere prioritarie
- Le priorità urgenti
- Schede di dettaglio

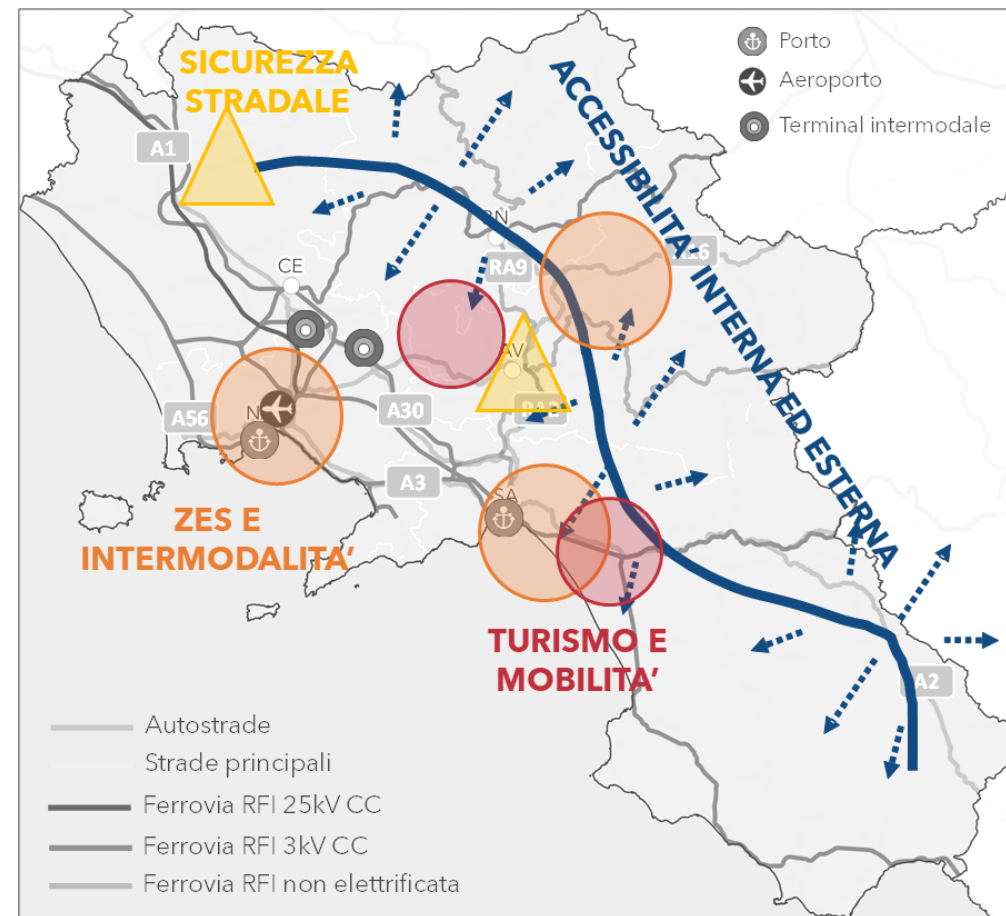


PREMESSA



La precedente edizione del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Campania, redatta nel 2022, ha valorizzato i **4 tavoli di confronto** affinché venissero individuate quelle opere prioritarie su cui il sistema camerale e quello associativo possano fare leva nei tavoli istituzionali e promuovere la loro realizzazione in tempi brevi e certi. Attraverso **una vision regionale** sono stati individuati **4 macro-obiettivi regionali**, declinati in **15 priorità**, che il sistema imprenditoriale campano ritiene fondamentali per la competitività del territorio con l'obiettivo di adeguare ed efficientare le infrastrutture esistenti e migliorare l'accessibilità delle aree interne.

- **1 Vision regionale** «Intervenire sull'accessibilità viaria e ferroviaria e sul potenziamento dei nodi logistici per colmare il gap di competitività delle imprese campane»
- **4 Macro-obiettivi**
 - **Accessibilità interna ed esterna** (Migliorare la connettività delle aree interne della regione per il riequilibrio territoriale 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)



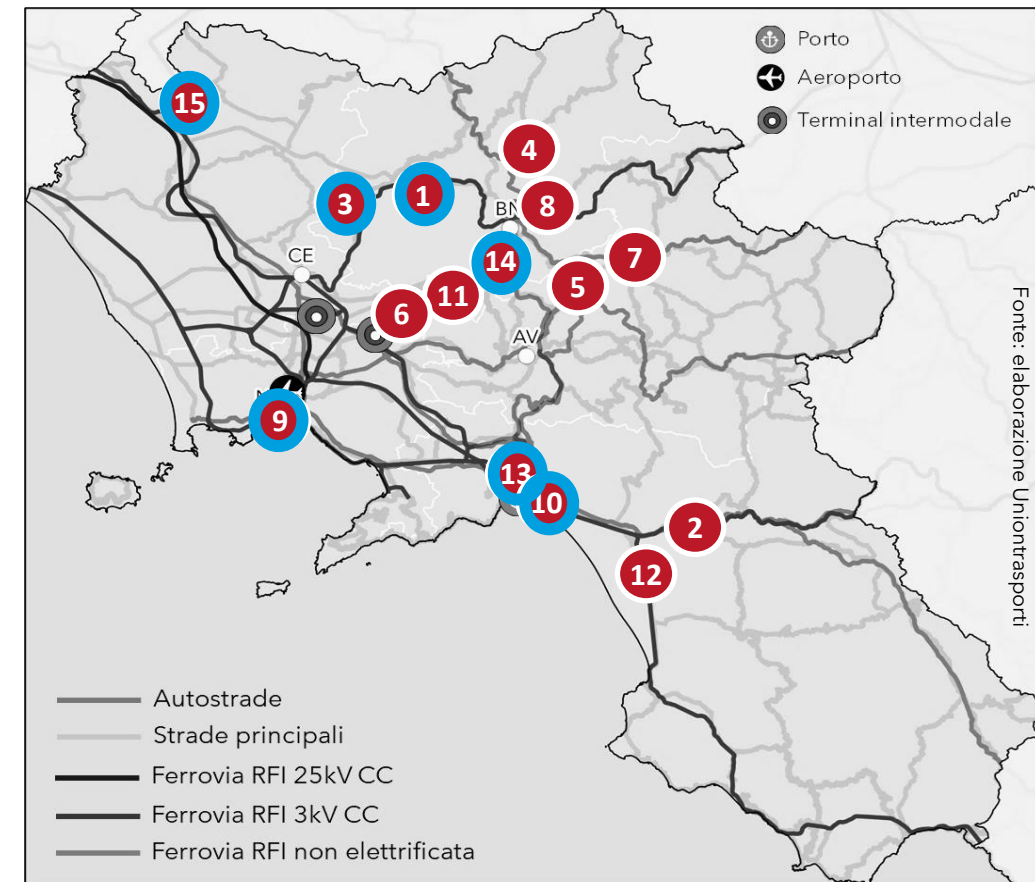
CONSIDERAZIONI SULLE OPERE PRIORITARIE



Lo scopo principale del Libro bianco edizione **2024** è effettuare una **ulteriore selezione tra le 15 priorità** individuate nella precedente edizione (elencate in tabella e su mappa), **per giungere ad un elenco più ristretto (7) delle opere indifferibili per il sistema economico regionale** grazie agli esiti dell'indagine nazionale (cfr. pag. 30) ed al costante e fondamentale confronto con il territorio, attraverso le Camere di commercio e le associazioni datoriali. In coda al capitolo si riportano le schede di dettaglio delle 7 opere più urgenti.

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

7 opere ritenute urgenti dalle imprese campane
(indagine sui fabbisogni logistici e infrastrutturali 2023)



Nota: la numerazione da 1 a 15 ha l'unico scopo di relazionare la tabella con la mappa, non rappresenta una graduatoria.



CONSIDERAZIONI SULLE OPERE PRIORITARIE

Le 7 **opere indifferibili**, così, selezionate dagli imprenditori evidenziano la necessità del territorio di superare l'isolamento delle aree interne rispetto alle relazioni commerciali, sia nazionali che internazionali, completando le infrastrutture strategiche quali il nuovo collegamento ferroviario **AV/AC Napoli - Bari** e l'**adeguamento a 4 corsie della SS 372 Telesina Benevento-Caianello**. In particolare la dotazione delle infrastrutture di trasporto nelle Aree interne della Campania non è in grado di favorire lo sviluppo sociale, economico e industriale del territorio. La chiusura, ormai da anni, ad esempio, della **linea ferroviaria Benevento-Cancello**, con prosecuzione verso Napoli, ad esempio, ha reso meno accessibile sia la città di Benevento che buona parte dei Comuni della Valle Caudina. Per le imprese, gli studenti, attuali e potenziali, e per la popolazione tutta è un disagio molto sentito che incide anche sulla capacità attrattiva dei comuni delle aree interne e del loro sviluppo economico.

Con lo scopo di migliorare l'intermodalità e la logistica integrata sono, poi, risultati indifferibili gli interventi riguardanti il **Porto di Napoli e quelli per il Porto Salerno** diretti a potenziare le connessioni ferroviarie e stradali nonché gli interventi strutturali finalizzati ad una maggiore funzionalità degli stessi. Nello specifico gli industriali auspicano che il sistema portuale campano possa attrarre i principali player attivi sulle linee cargo e diventare un hub strategico per tutto il Mediterraneo.

Gli imprenditori hanno dimostrato, anche, grande attenzione per la sicurezza stradale regionale indicando tra le opere indifferibili anche due infrastrutture quali il **completamento asse attrezzato Valle Caudina-Pianodardine ed il collegamento tra SS 85 Variante di Venafrò all'A1** con l'obiettivo di risolvere criticità riconducibili al congestionamento in corrispondenza dei nodi urbani e migliorare l'accessibilità dei territori interni.

Infine un intervento più puntuale, lo **sviluppo dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi** che a luglio di quest'anno vedrà l'avvio dei primi voli. Inizialmente si utilizzeranno le strutture esistenti per il check-in e l'imbarco, con una stima di 400mila passeggeri per poi entrare a regime nel 2026. Numerose sono le aspettative da parte delle varie associazioni di categorie: difatti lo scalo, strategicamente vicino sia alla città di Salerno che alla Costiera Amalfitana, faciliterà notevolmente l'accesso a questa zona molto amata dal turismo, aumentando le opportunità di sviluppo anche per il Cilento e per le aree meno conosciute.



CONSIDERAZIONI SULLE OPERE PRIORITARIE

In questi anni grande è stato l'impegno della Regione Campania e degli amministratori della società che hanno creduto nel progetto e spesso operato in grandi difficoltà. Anche la Camera di commercio di Salerno ha più volte sostenuto e promosso la realizzazione dell'Aeroporto Salerno Costa d'Amalfi ma ancora molte sono le istanze degli imprenditori locali. Questi ultimi richiedono di:

- **Migliorare la viabilità di accesso**, in particolare l'Aversana e la Litoranea, per facilitare l'attrazione dei flussi turistici nazionali e internazionali nell'ottica di accrescere lo sviluppo socioeconomico di tutta l'area. Sono, quindi, necessari lavori di ampliamento, ammodernamento e messa in sicurezza della viabilità.
- **Sviluppare nuove infrastrutture**, nello specifico un collegamento a scorrimento veloce tra Agropoli e l'autostrada A2 del Mediterraneo mediante una strada che, dallo svincolo di Agropoli Sud della SP430, attraversa i territori dei comuni di Agropoli, Capaccio, Albanella, Altavilla Silentina, Serre ed Eboli sino ad arrivare sulla A2 con la realizzazione di un nuovo svincolo tra Eboli e Contursi. L'infrastruttura di progetto prevede una lunghezza di circa 34,7 chilometri di cui circa 25 con una piattaforma stradale di categoria di tipo B (due corsie per senso di marcia e banchine laterali). Obiettivo dell'intervento è di ridurre le situazioni di congestione che si verificano soprattutto nei periodi estivi quando si registrano elevati flussi di traffico dovuti alla attrazione turistica del territorio e collegare meglio, e più facilmente, l'aeroporto Costa d'Amalfi alla costiera Cilentana.
- **Potenziare** l'assistenza a terra dei passeggeri attraverso **i servizi di trasporto pubblico** e quelli di taxi: per rendere lo scalo pienamente operativo sono stati sia finanziati lavori per il prolungamento della Metropolitana di Salerno di circa 9 chilometri, che arriverà dalla stazione centrale di Salerno fino all'aeroporto con almeno 5 fermate intermedie, sia incrementato linee di trasporto pubblico dedicate e di un servizio taxi adeguato. Inoltre la Camera di commercio di Salerno intende verificare la possibilità di realizzare un approdo in prossimità dell'aeroporto dove poter prendere direttamente un mezzo marino per arrivare nella località di destinazione.
- **Potenziare le connessioni via ferro** attivabili tra il terminal passeggeri dello scalo e l'area sud della provincia di Salerno nonché le **connessioni, via ferro e via terra**, implementabili con la Basilicata

CONSIDERAZIONI SULLE OPERE PRIORITARIE



- **Sviluppare azioni di marketing territoriale** e un road-show promozionale nelle destinazioni italiane ed estere servite dai voli attivati; costruire una comunicazione plurilingue stabile, articolata e continuativa su tutti i social, che, grazie a video, immagini e testi, rappresenti una sorta di narrazione degli eventi e delle bellezze del territorio; allestire nell'aerostazione un totem multimediale con funzione di Infopoint e di prenotazione delle strutture ricettive, nonché a tutti i time table delle linee di trasporto marittime, terrestri e ferroviarie; partecipare alle fiere del turismo che si tengono nelle località servite dallo scalo aeroportuale, prevedendo specifici momenti conviviali di presentazione del sistema turistico provinciale e delle rotte esistenti.
- **Migliorare il decoro urbano** e provvedere al potenziamento della segnaletica turistica in tutta la provincia di Salerno.
- **Creare strutture congressuali ed espositive** nell'area di Capitolo San Matteo a Salerno e nell'ex tabacchificio a Battipaglia, al fine di attrarre nuovi segmenti di turismo
- Disegnare specifici **percorsi formativi** per il personale delle strutture ricettive e dell'intera filiera turistica.



Alle precedenti considerazioni vanno, poi, aggiunte le seguenti segnalazioni dal territorio, alcune delle quali non erano presenti nella precedente edizione del Libro Bianco:

- **Rendere più sicura e più efficiente l'infrastruttura viaria regionale** con l'obiettivo di potenziare una dotazione infrastrutturale assolutamente fondamentale per assicurare la sicurezza e la qualità della circolazione, e per garantire l'accessibilità sull'intera scala regionale.
- **Promuovere lo sviluppo dell'intermodalità e l'uso di strumenti informatici capaci di gestire i flussi intermodali** al fine di ridurre le emissioni di CO₂ per tonnellata trasportata.
- L'interesse delle aziende campane per l'internazionalizzazione è cresciuto, negli ultimi anni, tale da rendersi necessario un **collegamento rapido tra il Mar Adriatico e il Tirreno** per sviluppare gli interscambi commerciali, diminuendo tempi e costi. In questa ottica il collegamento ferroviario AV/AC Napoli - Bari risulta di particolare interesse e necessita di un continuo monitoraggio.
- **Promuovere e coordinare gli interventi per rafforzare l'innovazione e la produttività dei distretti e delle filiere della Campania**, in particolare per la trasformazione, la conservazione e la commercializzazione dei prodotti agricoli nell'area logistica della zona ASI di Battipaglia (SA). Per le imprese della Piana del Sele la realizzazione di un **hub logistico** a supporto e funzionale al comparto agroalimentare, con riferimento alla cd "catena del freddo", nell'area destinata in passato all'Interporto di Battipaglia non più realizzato, rappresenta un'opportunità di sviluppo e nuova occupazione per tutto il territorio. Attualmente, dopo la redazione del Masterplan, si è giunti al bando di gara per l'acquisto di lotti e terreni da destinare al c.d. Hub del freddo.
- Il **sistema di trasporto pubblico locale** risulta del tutto insufficiente per le esigenze di mobilità dei cittadini delle aree interne della Campania. **Il trasporto collettivo**, sia in ambito urbano che extraurbano, va necessariamente potenziato. In diverse aree del territorio, soprattutto interne, il numero delle corse è insufficiente e la capillarità territoriale è molto scarsa. Il **miglioramento e l'ampliamento dell'offerta di mobilità sono azioni necessarie** per diminuire la dipendenza dal mezzo privato e per andare incontro alle esigenze di mobilità dei numerosi turisti che visitano la regione ogni anno.



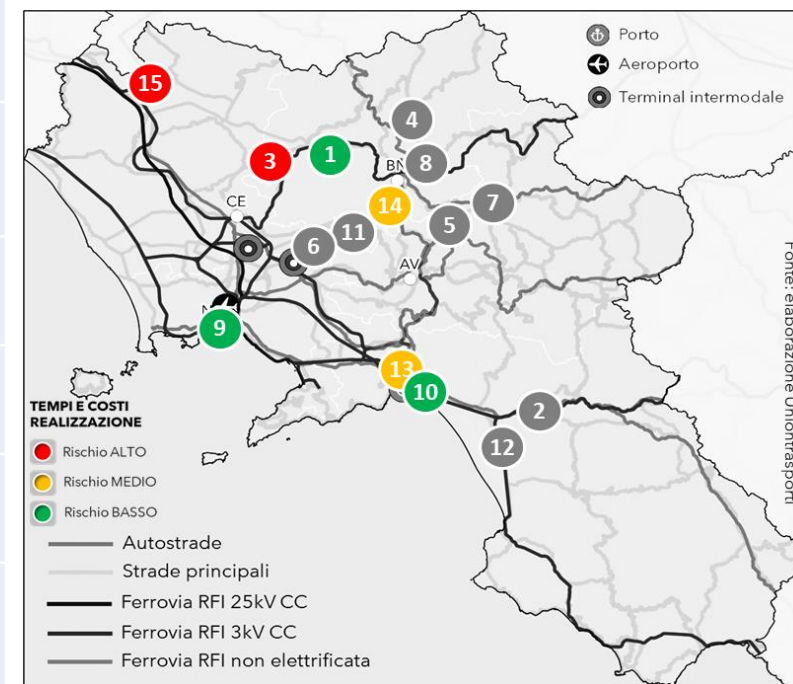
- **Potenziare il sistema portuale campano** al fine di garantire un accesso diretto alle città di Napoli e Salerno e alleggerire i flussi via terra;
- **Potenziare i servizi feeder** con i porti del Mediterraneo tali da permettere la distribuzione delle merci anche nei luoghi non raggiungibili dalle grandi navi, con tempi di transito e frequenza migliori rispetto ai servizi diretti.
- Al fine di valorizzare turisticamente i territori e promuovere una mobilità sempre più sostenibile e intermodale, è necessario realizzare una **rete capillare di ciclovie**, prevedendo anche la realizzazione di piccole strutture di ricovero per chi le percorre.
- Adattare treni e traghetti per il **trasporto integrato di altri mezzi** (bici, monopattini, ecc.).
- **Migliorare il traffico veicolare nelle aree a maggiore vocazione turistica** che durante la stagione estiva provoca forti disagi. Gli imprenditori auspicano l'individuazione di interventi diretti a ridurre gli spostamenti e/o a potenziare modalità alternative.

LE PRIORITÀ URGENTI



Di seguito si riporta un riepilogo sullo stato delle **7 priorità urgenti** per il sistema economico della Campania.

Rif. mappa	Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	Risorse PNRR	Commis-sario	Criticità		
									Costi		Tempi
									C	A	A
1	Realizzazione Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari		6.970	L	2027	99%	X	X	●	●	●
3	Adeguamento a 4 corsie della SS 372 Telesina Benevento-Caianello		1.134	G/P	Oltre 2025	41%	-	X	●	●	●
9	Porto di Napoli		507	L/P	Oltre 2026	78%	X	-	●	●	●
10	Porto di Salerno		463	L/P	Oltre 2026	100%	X	-	●	●	●
13	Sviluppo dell' Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi		94	L/P	Oltre 2025	n.d.	X	-	●	●	●
14	Completamento asse attrezzato Valle Caudina-Pianodardine		79	P	N.D.	100%	-	-	●	●	●
15	Collegamento tra SS 85 Variante di Venafro all'A1		250	L/P	N.D.	48%	-	-	●	●	●



Legenda: «Stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso. «Criticità» Copertura Costi, Aumento Costi, Allungamento Tempi (rispetto al L.B. ed. 2022): Stabile ●, Basso ●, Medio ●, Alto ●

Nota: la numerazione ha lo scopo di associare la priorità indicata in tabella con la collocazione sulla mappa (non indica una scala di priorità).

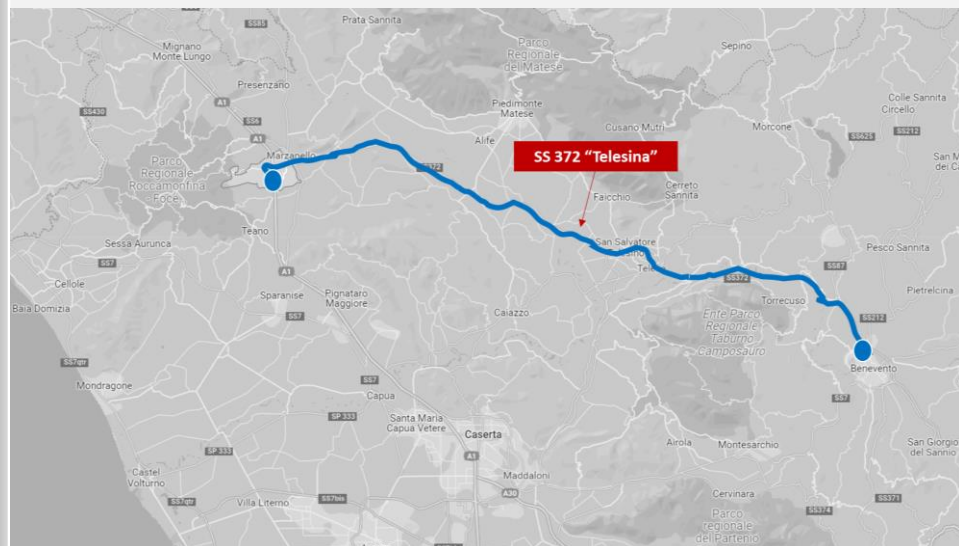
N° 1		Opera REALIZZAZIONE ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ NAPOLI-BARI
		
Costo	6.970 mln €	
Copertura	99 %	
Fine lavori	2027	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Italia veloce 2020 - PNRR Commissario per la realizzazione delle opere relative alle tratte ferroviarie Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina - Ordinanza n. 1 del 12 dicembre 2014	
Note:		

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. Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 agosto 2023, risulta il seguente avanzamento per lotti: • Variante Cannello-Napoli: lavori in corso con un avanzamento del 51,00; • Raddoppio Cannello-Frasso Telesino: lavori in corso con un avanzamento del 65,80%; • Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano - 1° lotto funzionale Frasso Telesino-Telese: lavori in corso con un avanzamento del 25%; • Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano 2° e 3° lotto - Tratta Telese-San Lorenzo Maggiore-Vitulano: lavori in corso con un avanzamento del 2%; • Raddoppio tratta Apice-Orsara - 1° Lotto funzionale - Tratta Apice-Hirpinia - lavori in corso con un avanzamento del 23,41%; • Raddoppio tratta Apice-Orsara - 2° Lotto funzionale - Tratta Hirpinia-Orsara - lavori in fase di avvio, ritardo nella verifica della progettazione esecutiva;		
Benefici  SISTEMA AV/AC  INTEGRAZIONE	La regione Puglia sarà inserita nel Sistema AV/AC Italiano Integrazione economica e sociale dell'interno del meridione nel resto del Paese ed in Europa	 VIAGGIATORI  AMBIENTE Tempi di percorrenza per i passeggeri: Roma e Bari - 3 ore Napoli e Bari - 2 ore 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° 3

Opera

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



Costo	1.134,21 mln €
Copertura	41 %
Fine lavori	Oltre 2025
Criticità	-
Doc. programmazione	Delibera CIPE n. 100/06 Delibera CIPE n. 62/11 Piano Sud L. 164/14 (Sblocca Italia) Delibera CIPE n. 98/17FSC 14-20
Note:	

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 30 aprile 2023, risulta il seguente stato di avanzamento per lotti:

- 1° lotto - in corso la contrattualizzazione e l'avvio dei lavori;
- 2° lotto - in corso l'iter autorizzativo del progetto definitivo.

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° 9



Opera

PORTO DI NAPOLI



Fonte: Il Denaro

Costo	507 mln €
Copertura	78 %
Fine lavori	-
Criticità	Finanziaria
Doc. programmazione	Allegati Def infrastrutture, Piano Operativo 2023-2025 AdSP del Mar Tirreno Centrale
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

Costo

463 mln €

Copertura

100 %

Fine lavori

-

Criticità

Finanziaria

Doc. programmazione

Allegati Def infrastrutture, Piano Operativo 2023-2025 AdSP del Mar Tirreno Centrale

Note:

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. Il primo stralcio funzionale ha l'obiettivo di collegare l'area di Cernicchiara con via Ligea/Porto, attraverso la realizzazione di una galleria a doppia canna, ognuna a doppia corsia e senso unico di marcia. Il primo stralcio è suddiviso in due lotti. I lavori relativi al I stralcio I lotto sono ultimati e sono stati collaudati ad ottobre 2017. I lavori relativi al I stralcio II lotto sono stati eseguiti per il 93%.

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° 13



Opera

SVILUPPO DELL'AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI



Nuovo Terminal Passeggeri



Fonte: Regione Campania - Aeroporto di Salerno

Costo

94 mln €

Copertura

n.d.

Fine lavori

2035

Criticità

-

Doc. programmazione

-

Note:

Rilevanza

SOVRAREGIONALE

Stato

PROGETTAZIONE

MACRO OBIETTIVO 3

PROMUOVERE I COLLEGAMENTI PER LA FRUIZIONE DEL PATRIMONIO TURISTICO-CULTURALE, NATURALISTICO E PAESAGGISTICO

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 GE.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

La prima fase del Masterplan realizzata, finanziata per un importo pari a 40 milioni di euro, ha riguardato i lavori di allungamento della pista a 2000 metri, di potenziamento delle piazzole di sosta aeromobili e un raccordo di uscita rapida, oltre alle opere propedeutiche ed agli espropri per oltre 21 ettari. La seconda fase del Masterplan, ha un orizzonte temporale al 2025, ed è finanziata dalla Regione Campania per un importo di circa 94 Milioni di Euro e prevede il successivo allungamento della pista fino a 2200 metri, la realizzazione dei nuovi terminal di Aviazione Commerciale e Generale, oltre ad altre infrastrutture operative. Sono stati stanziati dalla Regione i primi 7 milioni di euro per la progettazione delle infrastrutture. Particolare rilevanza è stata data alla progettazione del nuovo terminal di Aviazione Commerciale, che sarà improntato ai più avanzati criteri di sostenibilità ambientale, innovazione tecnologica ed eccellenza operativa, e sarà certamente il più moderno Terminal Aeroportuale del Paese.

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.

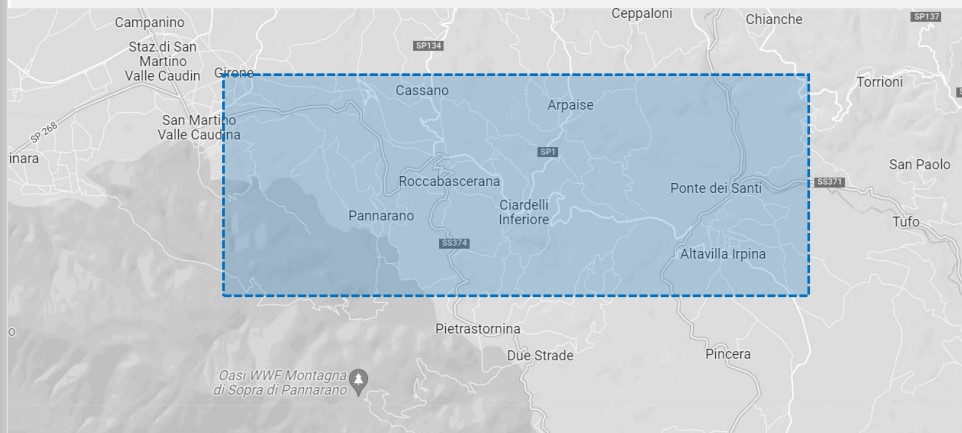
Azioni

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



Costo

79 mln €

Copertura

100 %

Fine lavori

-

Criticità

Finanziaria, tecnica

Doc. programmazione

-

Note:

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: Roccabascera - 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.

Il progetto risale al 2005 e il terzo lotto era già in appalto quando tutto fu bloccato dal contenzioso presentato davanti al Consiglio di Stato tra le prime due ditte che avevano partecipato alla gara. E' stato individuato il soggetto che terminerà l'appalto non appena si concluderà il contenzioso. Il quarto lotto, invece, non è ancora finanziato.

Benefici

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

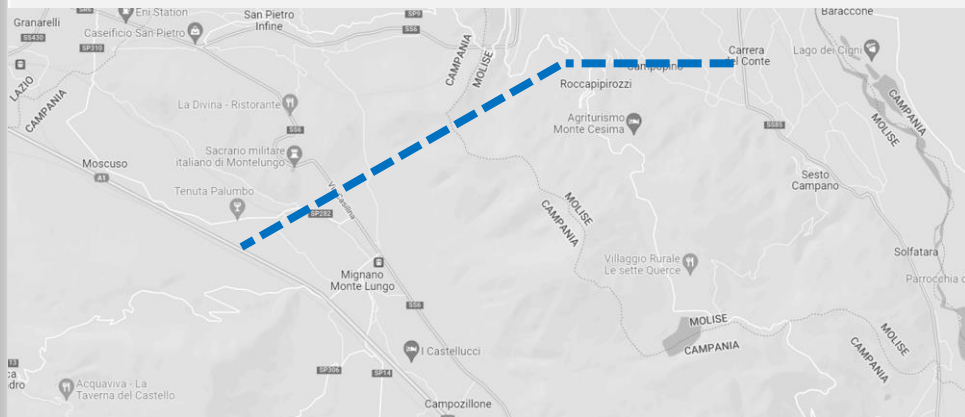
Azioni

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



Costo	250	mln €
Copertura	48	%
Fine lavori	-	
Criticità	Finanziaria, tecnica	
Doc. programmazione	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. Sarebbero, inoltre, favoriti gli spostamenti verso itinerari turistici di montagna.

L'intervento si compone di 2 lotti:

- Primo Stralcio: SS85 Variante Di Venafro-SS6 Casilina attualmente in fase di progettazione preliminare. Costo dell'opera 120 mln, finanziato per 87%;
- Il secondo lotto riguarda il completamento dell'intervento e attraversa il territorio campano. Ad oggi il presente intervento non risulta finanziato ma l'ANAS sarebbe pronta, una volta terminato il primo lotto, ad avviare un tavolo di confronto con gli enti territoriali per individuare le modalità operative di tutta l'opera.

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.

Evoluzione della strategia italiana per la BUL

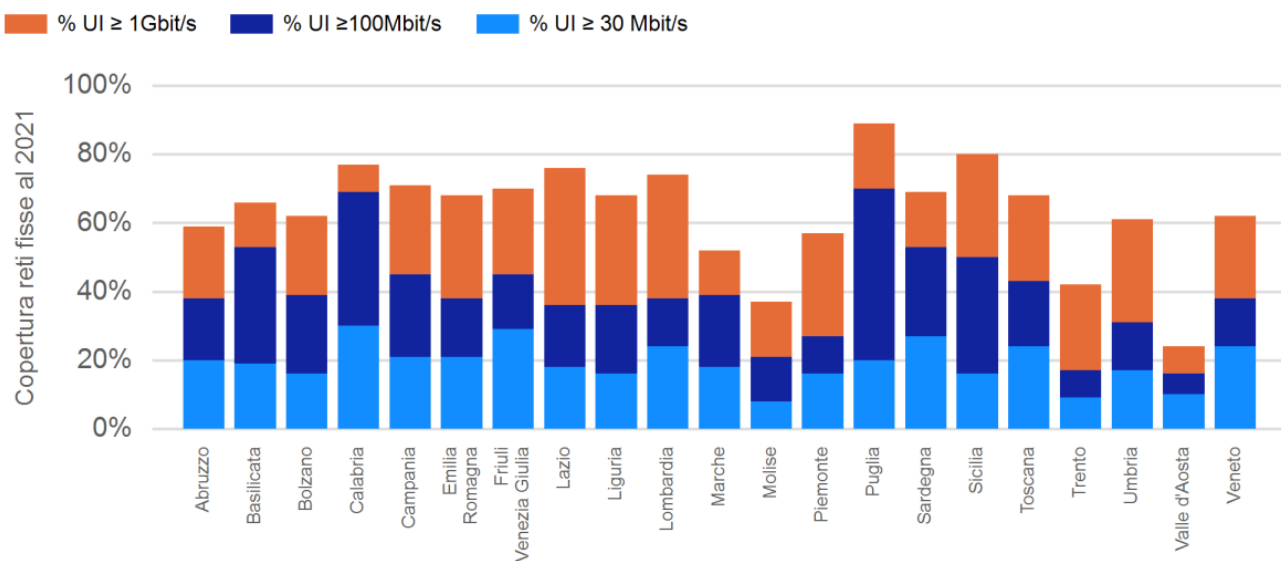
- Premessa
- La strategia italiana per la BUL





Le reti a Banda Ultralarga (BUL) sono un'infrastruttura indispensabile per imprese, pubblica amministrazione e cittadini. Le prestazioni in termini di velocità di connessione e di qualità della connessione che l'utenza richiede aumenta nel tempo in maniera proporzionale alla crescita dei bisogni di comunicazione, conseguenza della trasformazione digitale della società e delle imprese a cui stiamo assistendo. Tuttavia, la realizzazione di tali reti comporta tempi lunghi ed ingenti investimenti che per un operatore privato sono sostenibili solo nelle cosiddette «aree di mercato».

Al fine di evitare una discriminazione delle imprese e dei cittadini sulla base dell'area di residenza, **la Commissione europea ha definito gli obiettivi di copertura e prestazioni della rete fissa e della rete mobile**, aumentati nel corso degli anni in relazione alle nuove esigenze di comunicazione^(*), condivisi da tutti gli Stati membri e che quindi impegnano i singoli Stati a sviluppare strategie, piani, normative per supportare direttamente o indirettamente gli interventi anche nelle «aree a fallimento di mercato».



Pertanto, **nel corso degli anni il Governo italiano ha sviluppato e rivisto la propria strategia per lo sviluppo della BUL** con l'obiettivo di garantire una connettività ad almeno **1 Gigabit a tutte le famiglie e una copertura 5G nelle zone abitate** (in linea con gli attuali obiettivi al 2030 della Commissione europea).

Al 2021, l'**80%** delle unità immobiliari (UI) della regione Sicilia risulta essere servito ad una velocità di almeno **30Mbit/s**. In particolare, il **64%** delle UI è servito ad almeno **100Mbit/s**, mentre il **30%** ad almeno **1Gbit/s**.

^(*) Dai 30 e 100 Mbit/s per la rete fissa della «Agenda Digitale Europea» del 2010-2020, con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. «**Gigabit Society**») del 2016 e poi con la Comunicazione sul decennio digitale (cd. «**Digital compass**») del 2021, si è passati all'obiettivo di garantire entro il 2030 a tutte le famiglie dell'UE una **connettività ad almeno 1 Gigabit** e che tutte le zone abitate siano coperte dalle **reti 5G** (Agenda Digitale Europea 2020-2030).



Attualmente, sono in corso gli interventi avviati a seguito delle seguenti strategie:

- **2015 - Piano Aree Bianche**
- **2021 - Strategia italiana per la BUL «Verso la Gigabit Society»**
- **2023 - Strategia italiana per la BUL 2023-2026.**

Al 2026 si prevede per la regione **Campania** la seguente ripartizione delle coperture di **RETI FISSE** delle unità immobiliari:

- il **55,7%** delle unità immobiliari sarà servito da operatori privati con reti in grado di assicurare una velocità di almeno 1Gbit/s;
- il **27,8%** è interessato dall'intervento di infrastrutturazione pubblico nell'ambito del Piano BUL Aree Bianche;
- il **16,5%** sarà interessato dal piano Italia a 1 Giga, attuato da Infratel Italia nell'ambito del PNRR.

Al 2026 si prevede per la regione **Campania** la seguente ripartizione della copertura di **RETI MOBILI**:

- l'**89,2%** del territorio sarà coperto da reti mobili in grado di assicurare una velocità di download di almeno 30Mbit/s;
- il **9,8%** del territorio sarà coperto da reti mobili in grado di assicurare una velocità di download tra 2 e 30Mbit/s;
- il restante **1,0%** del territorio risulterà privo di copertura.



Il piano di cablaggio delle aree bianche è stato attivato dalla Strategia 2015 che prevedeva, tra le altre azioni, la realizzazione e gestione di un'infrastruttura, che rimane di proprietà pubblica, nelle cosiddette «aree bianche» da parte di un concessionario selezionato attraverso bando di gara. L'obiettivo della strategia è **portare Internet veloce** (almeno 30 Mbit/s in download) a circa 9,6 Mln di unità immobiliari (circa 14,3 Mln di abitanti) **nelle aree** cosiddette **a «fallimento di mercato» in 7.632 comuni** e una connettività **over 100 Mbit/s alle sedi della PA e alle aree industriali ricadenti in tali aree**. L'aggiudicazione è avvenuta per 1,6 miliardi di euro, rispetto ad una base d'asta di 2,8 miliardi, al concessionario **Open Fiber**.

I lavori previsti, che comprendono la realizzazione di infrastrutture per abilitare servizi over 100 Mbit/s (FTTH) per l'83% delle unità immobiliari e over 30 Mbit/s (FWA) per il rimanente 17%, avrebbero dovuto concludersi nel 2020 ma **sono ancora in corso**.

- A seguito di una serie di difficoltà, alcune delle quali operative (per es. la dilatazione dei tempi per l'ottenimento dei permessi e la mancanza di manodopera), si prevede la **chiusura dei lavori entro il 2024**, anche se un ulteriore slittamento al 2025 non è da escludere.
- **In Campania** l'intervento, avviato in attuazione dell'Accordo di programma tra Regione e Ministero delle Imprese e del Made in Italy (ex MiSE) siglato nel 2016, interessa 546 comuni che saranno collegati con modalità FTTH e/o FWA. Secondo l'ultimo dato disponibile (dicembre 2023), i servizi sono già disponibili in 451 comuni con **521.909 unità immobiliari commercializzabili, ma i servizi attivati riguardano solo 17.102 unità immobiliari** (3%), evidenziando un livello di «take-up» del servizio di connettività ancora molto basso.

Provincia	N° comuni con UI in commercializzazione	N° totale comuni coinvolti
Avellino	113	138.816
Benevento	77	89.811
Caserta	91	95.748
Napoli	42	22.391
Salerno	128	175.143
CAMPANIA	451	521.909

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infratel - 31/12/2023



La «Strategia italiana per la Banda Ultralarga - Verso la Gigabit Society» di fatto anticipa l'obiettivo europeo di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale al 2026.

Si compone di **7 piani/interventi**, di cui 2 già in corso dalla precedente Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e 5 nuovi piani, approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 ed **inseriti nel PNRR** (risorse previste $\approx$ 6,7 Mld €), che agiscono a completamento dei piani di sviluppo delle proprie infrastrutture dichiarati dagli operatori di telecomunicazioni nelle «aree a fallimento di mercato».

I 5 nuovi piani (risorse PNRR):

- Piano Italia 1 Giga
- Piano Italia 5G densificazione
- Piano Italia 5G backhauling
- Piano Scuola connessa
- Piano Sanità connessa.

Infratel ha predisposto, indetto e aggiudicato i bandi per tutti e cinque i nuovi piani permettendo così l'avvio dei lavori che dovranno necessariamente concludersi - pena la perdita delle risorse - entro il 30 giugno 2026.

È stato **aggiudicato il 75% dei fondi** per poco più di 5 miliardi di euro, in gran parte concentrati nei Piani Italia 1 Giga e Italia 5G.

A questi piani, come nella precedente strategia, è associato un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e di aggiornamento della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità, fisse e mobili, come strategiche.

Nelle pagine seguenti viene illustrato lo stato di attuazione dei nuovi **Piani Italia 1 Giga e Italia 5G** (backhauling e densificazione) dove **si concentrano le maggiori risorse previste dal PNRR** (rispettivamente 3,9 Mld € e 2 Mld €).

BUL 2021 – PIANO ITALIA 1 GIGA (PNRR)



Il Piano «Italia a 1 Giga» si pone l'obiettivo di fornire **connettività ad almeno 1 Gbit/s in download e 200 Mbit/s in upload** alle unità immobiliari cosiddette a «fallimento di mercato» situate nelle aree nere o grigie, cosiddette. Il numero totale di **civici oggetto dell'intervento in Italia è 6.872.070, di cui il 9% in Campania**.

L'**operatore** aggiudicatario in Campania è **Open Fiber**.

Provincia	N° civici a bando di gara	% Campania
Avellino	53.185	10,8%
Benevento	42.424	8,6%
Caserta	130.245	26,6%
Napoli	176.581	36,1%
Salerno	86.138	17,6%
CAMPANIA	488.573	100%

In Campania, **488.573 civici** sono **oggetto del piano Italia 1 Giga**.

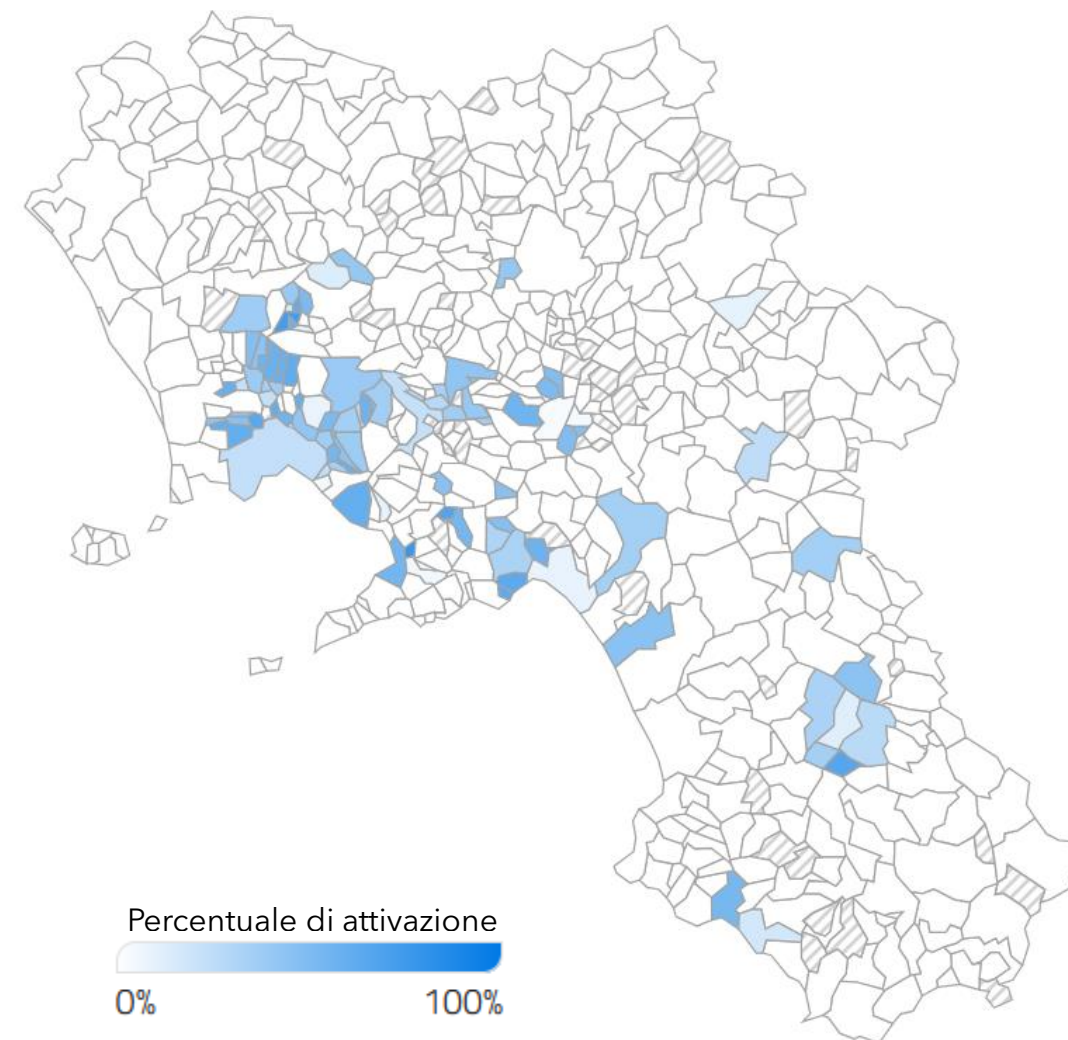
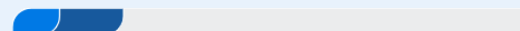
Di questi, al 31/12/2023, il **9,1%** risultano **connessi** (44.549 civici).

Dati 22 marzo 2024

Italia a 1 Giga

■ 44.549 totale civici connessi

■ 60.173 totale civici in lavorazione



Fonte: dati Infratel al 22/03/24

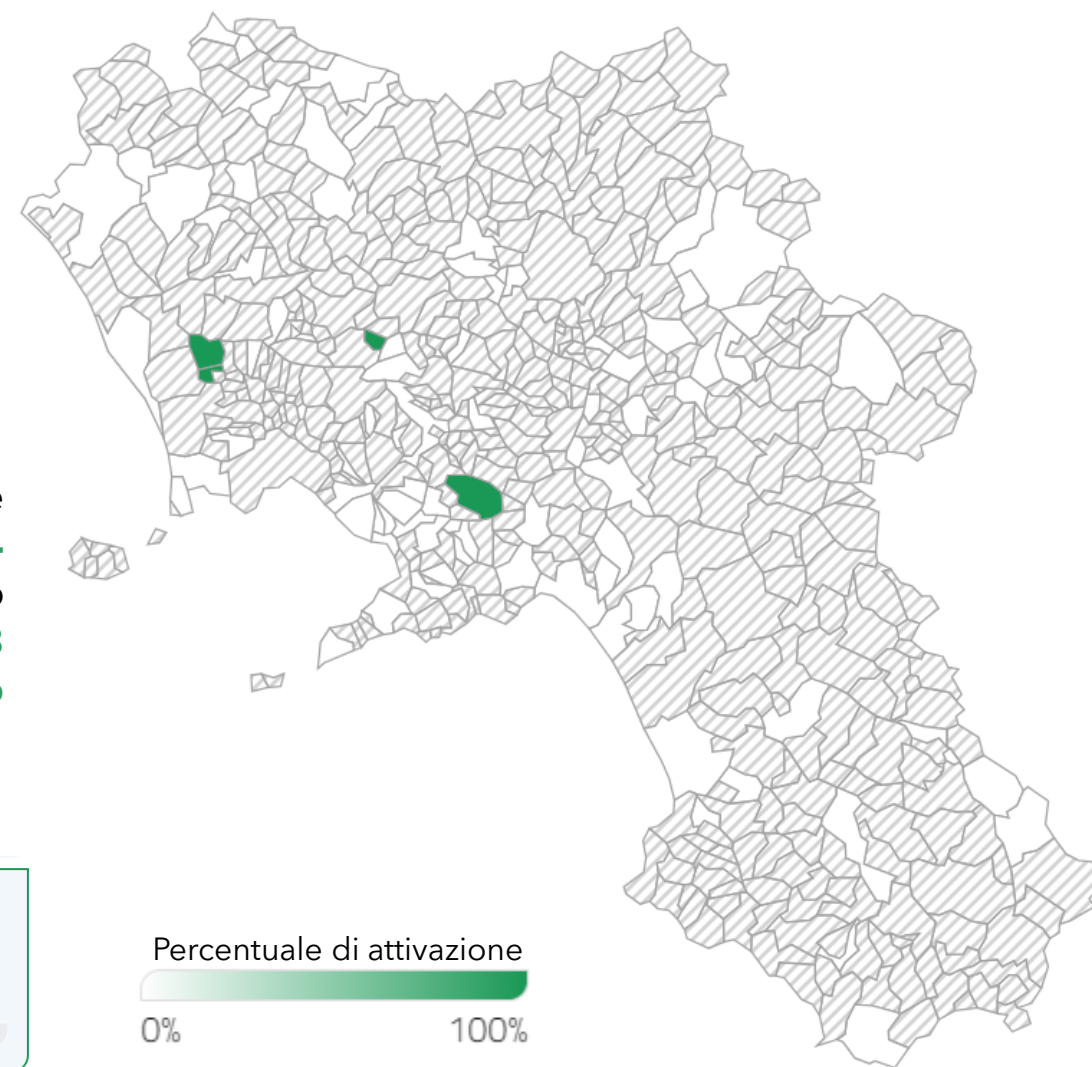
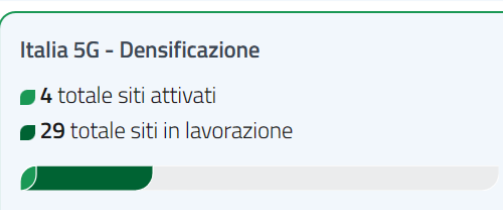
BUL 2021 - PIANO ITALIA 5G DENSIFICAZIONE (PNRR)



Il Piano «Italia 5G Densificazione» prevede la realizzazione di nuovi siti radiomobili in 1.385 aree del Paese corrispondenti a circa 16 mila pixel(*) al fine di **garantire la velocità ad almeno 150 Mbit/s in downlink e 30 Mbit/s in uplink**, in aree in cui non è presente, né lo sarà nei prossimi cinque anni, alcuna rete idonea a fornire connettività a 30 Mbit/s in condizioni di punta del traffico. L'**operatore** aggiudicatario è **INWIT in RTI con TIM e Vodafone su tutto il territorio nazionale** (valore contributo 345,7 milioni di euro).

Provincia	Nuovi siti (lavorazione e realizzati)	N° comuni
Avellino	2	23
Benevento	0	12
Caserta	13	34
Napoli	6	31
Salerno	6	37
CAMPANIA	27	137

Attualmente in regione Campania risultano **24 nuove stazioni** radio base **in lavorazione** e **3 nuove stazioni radio base realizzate**.



(*) Corrispondenti a quadrati di 100 m di lato.

Fonte: dati Infratel al 22/03/24

BUL 2021 - PIANO ITALIA 5G BACKHAULING (PNRR)



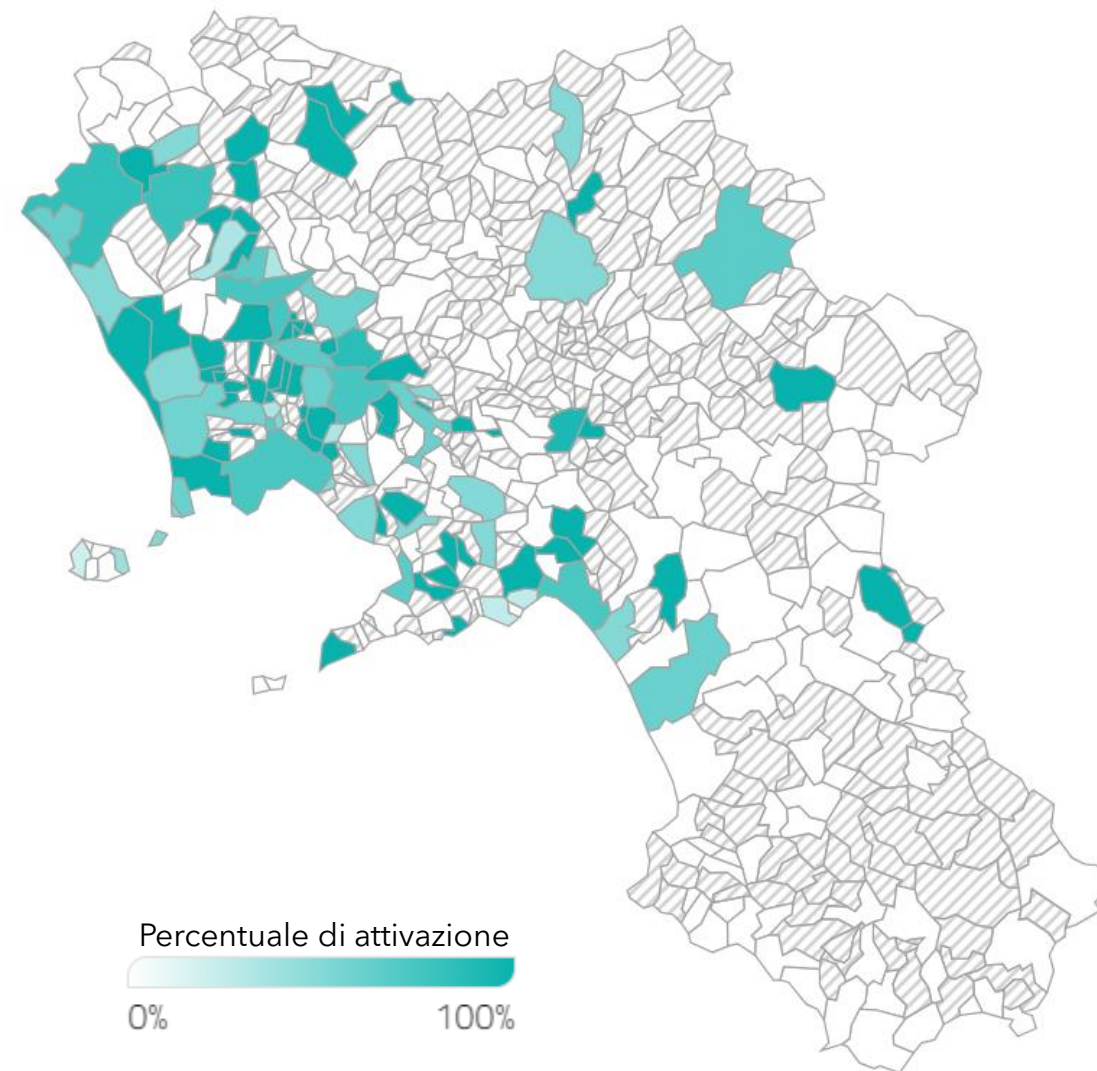
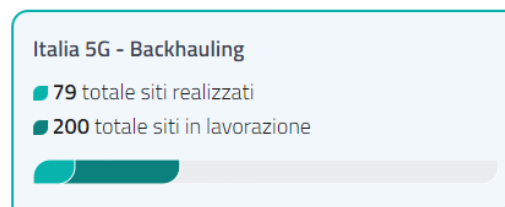
Il Piano «Italia 5G Backhauling» è finalizzato a rilegare in fibra ottica **11.095 siti radiomobili esistenti** in Italia.

L'**operatore** aggiudicatario è **Tim** su tutto il territorio nazionale (valore contributo 725,1 milioni di euro).

In Campania, il piano prevede il rilegamento in fibra ottica di **693 siti radiomobili** distribuiti in 277 comuni.

Provincia	N° siti	N° comuni
Avellino	77	43
Benevento	44	25
Caserta	198	66
Napoli	209	61
Salerno	165	82
CAMPANIA	693	277

Attualmente in regione risultano 46 nuovi collegamenti di backhauling in lavorazione e 239 nuovi collegamenti di backhauling realizzati.



Fonte: dati Infratel al 22/03/24



Per i piani precedentemente descritti - Progetto Aree Bianche (Strategia 2015), Piani PNRR reti ultraveloci BUL e 5G (Strategia 2021) - sono state rilevate alcune criticità con impatti sulle tempistiche previste per la realizzazione che ne hanno rallentato la messa in campo. Questo ha portato alla definizione di **una nuova Strategia Nazionale (Strategia italiana per la Banda Ultra Larga 2023-2026)**, illustrata e condivisa nel Consiglio dei ministri del 7 agosto 2023, frutto della consultazione con gli operatori di settore e del lavoro del Comitato Interministeriale per la Transizione Digitale (CITD) presieduto dal Sottosegretario Alessio Butti, che intende contribuire alla digitalizzazione del sistema Paese, anche attraverso il rilancio del settore Telco, per rispondere alle necessità e bisogni di cittadini-utenti ed imprese, supportando l'offerta e la domanda di connettività e servizi innovativi.

La nuova Strategia è articolata partendo da **3 macro-obiettivi**, per passare poi a declinare **4 principi guida** e arrivare quindi a definire **4 aree di intervento**.

Macro-obiettivi

- Rilanciare il settore delle telecomunicazioni
- Completare i piani pubblici in corso e definire la loro evoluzione
- Favorire la diffusione di reti di nuova generazione e servizi innovativi

Principi guida

- Sostenere ciclo offerta/domanda di innovazione
- Neutralità tecnologica e complementarità tra servizi mobili e fissi
- Scalabilità e sostenibilità delle soluzioni compatibili con esigenze ambientali (transizione verde)
- Riduzione del *digital divide* tra aree metropolitane ed aree periferiche e rurali.



Aree di intervento

- Interventi **trasversali**, che intendono favorire l'intero sistema Telco
- Interventi per lo **sviluppo della connettività fissa**, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività fissa
- Interventi per lo **sviluppo della connettività mobile**, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività mobile di nuova generazione
- Interventi a **sostegno della domanda**, che mirano a favorire l'adozione della connettività fissa e mobile di nuova generazione da parte dell'utenza

Ogni area di intervento è articolata in cluster che raggruppano i vari interventi previsti: in totale si hanno **25 interventi**, con l'indicazione delle risorse previste e delle responsabilità, **raggruppati in 10 cluster**.

Il totale delle **risorse previste** ammonta a **2,8 miliardi di euro**, la maggior parte delle quali (2,4 miliardi di euro) già potenzialmente disponibili da varie fonti di finanziamento (quali, per esempio, PNRR, Piano Nazionale Complementare, fondi strutturali, fondi di sviluppo e coesione, risorse inerenti alla transizione green e alla sostenibilità ambientale e risorse relative al potenziamento delle reti transeuropee), mentre vanno reperiti ulteriori 400 milioni di euro.

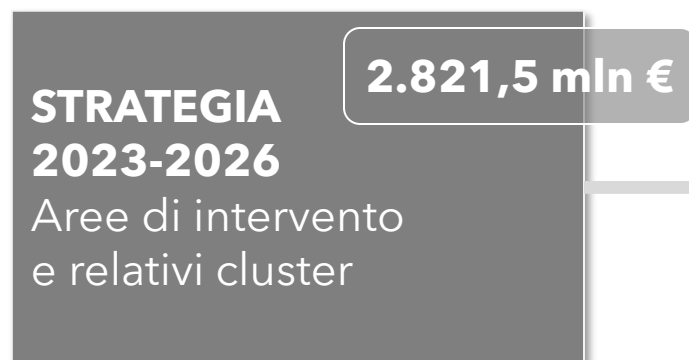
L'orizzonte temporale è coerente con gli obiettivi del PNRR, ma anche a quello dell'attuale legislatura.

Per quanto riguarda la Governance, la Segreteria tecnico-amministrativa del CITD svolgerà un'attività di «regia» e coordinamento della Strategia nel suo complesso, ivi inclusa la valutazione di eventuali criticità e l'implementazione di modifiche e sinergie tra i vari interventi, mentre ciascuna Amministrazione titolare degli interventi prevederà un'attività per il monitoraggio della loro attuazione.

È prevista la presentazione di uno stato di avanzamento dei vari interventi/misure ogni 60 giorni.



Dettaglio economico delle aree di intervento e dei relativi cluster della nuova Strategia BUL



AREA INTERVENTI TRASVERSALI

1.155 mln €

- Normativa, regolamentazione e incremento capacità operativa della PA e delle Telco (5 mln €)
- Piattaforme e basi dati informative (70 mln €)
- Supporto per infrastrutture strategiche (450 mln €)
- Innovazione di settore (630 mln €)

AREA INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLE RETI FISSE

455 mln €

- Domanda qualificata della PA - Sviluppo delle reti in settori prioritari (455 mln €)

AREA INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLE RETI MOBILI

1.101,5 mln €

- Domanda qualificata della PA - Sviluppo reti 5G di nuova generazione e servizi innovativi (1.100 mln €)
- Piattaforme e basi dati informative (1,5 mln €)

AREA INTERVENTI A SOSTEGNO DELLA DOMANDA

110 mln €

- Comunicazione e sensibilizzazione (10 mln €)
- Stimolo all'adozione della BUL (100 mln €)

Conclusioni

- ◆ Output e considerazioni finali
- ◆ Ruolo del Sistema camerale





Nel 2022 prosegue la crescita economica della Campania con un **PIL in volume** in aumento del 3,5% a fronte del 3,7% della media nazionale, mentre in termini di valori correnti, la regione occupa la **7a posizione** per ricchezza prodotta con un PIL pari a quasi 120 miliardi di euro, il 6,1% del PIL nazionale ed il 27,7% di quello della macro area, **prima rispetto al Sud e alle Isole**. Il dato relativo alla ripresa acquista più valore se si considerano le incertezze in cui il settore manifatturiero sta operando - la guerra in Ucraina, l'aumento dei costi energetici e dei beni alimentari e le difficoltà nell'approvvigionamento dei materiali - e per le quali sta dimostrando capacità adattive e di resistenza importanti.

I settori che hanno contribuito alla ripresa dell'economia campana sono quelli dei **servizi e del turismo**, il primo in quanto ha beneficiato della fine delle restrizioni legate alla pandemia, il secondo per il ritorno della componente straniera che nel 2021 ha superato di oltre la metà il livello di presenze; anche il **settore delle costruzioni** ha concorso al trend positivo grazie agli incentivi statali per le ristrutturazioni edilizie.

Nel 2022 continua a correre **l'export**, in aumento del **29,4%** in valore (20% in Italia e 28,8% nel Mezzogiorno) e del 10,8% in termini quantitativi. Tendenza confermata anche per il 2023 che segna un **+28,9% rispetto all'anno precedente**. Le esportazioni contribuiscono per il **14,4%** alla formazione **del PIL regionale, leggermente inferiore rispetto alla macroarea Sud e isole (15,4%)**, con gli **articoli farmaceutici**, l'**alimentare** ed i **mezzi di trasporto** i settori che hanno maggiormente contribuito all'espansione. Le esportazioni vengono realizzate prevalentemente con la modalità stradale, soprattutto nelle relazioni con l'Unione europea.

L'analisi dei **KPI territoriali** - che tiene conto sia della consistenza fisica delle infrastrutture, sia di aspetti, anche qualitativi, legati alla loro fruibilità ed efficienza, nonché ai servizi che vengono abilitati sul territorio, per imprese e cittadini - evidenzia **una buona performance della Campania** rispetto a tutte le categorie infrastrutturali considerate, da quelle di trasporto e logistica (107,7) - è la sesta regione con la miglior performance a livello nazionale - a quelle digitali (107,1) - sesta regione a livello nazionale - ed energetiche (98,9) - poco inferiore alla media nazionale.



Napoli rientra nella Top10 nazionale, soprattutto grazie alla performance portuale e ferroviaria, seguite a breve distanza dalla provincia di **Caserta** (17a in Italia) e **Salerno** (21a in Italia). **Benevento ed Avellino**, invece, si distinguono per aver un KPI Energia **superiore alla media italiana** e si collocano, rispettivamente, al 20° e al 43° posto nella classifica nazionale.

Tali considerazioni sono ulteriormente avvalorate **dall'indagine nazionale sui fabbisogni logistici e infrastrutturali** del mondo economico che ha coinvolto 830 imprese campane. Le imprese intervistate, difatti, esprimono giudizi di buona/ottima qualità delle infrastrutture presenti sul territorio, ad eccezione della rete stradale e regionale e delle ferrovie. Gran parte delle imprese intervistate è d'accordo nel definire la rete ferroviaria come non sufficiente ai propri fabbisogni di mobilità, dato che non sono ritenute ben attrezzate per la movimentazione delle merci e mancano di collegamenti intermodali con i porti e gli aeroporti. La rete stradale regionale, invece, è valutata poco agevole, trafficata e con la presenza di cantieri di lunga durata. Le reti mobili per il digitale ed i porti marittimi sono, invece, le infrastrutture migliori per oltre la metà delle imprese.

L'indagine mette anche in luce una **scarsa propensione delle imprese ad investire nell'innovazione e nella sostenibilità ambientale**. Il tessuto produttivo campano, così come quello nazionale, infatti, è costituito prevalentemente da micro e piccole imprese (oltre il 52%) che faticano a riconoscere i benefici della transizione digitale e ambientale. La **transizione green e quella digitale** hanno dei costi per le imprese che non si traducono in un immediato ritorno economico e di vantaggio competitivo ed è opportuno che le istituzioni sostengano il tessuto imprenditoriale sia mediante incentivi e contributi statali sia tramite una semplificazione e razionalizzazione dei procedimenti amministrativi per la realizzazione degli impianti a fonti rinnovabili. Gli investimenti dovrebbero essere rivolti al finanziamento di comunità energetiche, agli impianti per la produzione di energia rinnovabile, ai sistemi di sharing della mobilità e così via.

Le Zes, invece, rappresentano un'opportunità solo per poche imprese; sono le micro-piccole imprese, di fatto meno strutturate, ad essere meno aperte ai mercati nazionali ed esteri e in generale con minori risorse da dedicare a grandi investimenti. Inoltre le imprese ritengono che i servizi logistici non siano sufficientemente integrati e sarebbe opportuno conoscere bene la zonizzazione delle aree e l'effettiva disponibilità di immobili e più in generale il piano attuativo vero e proprio della Zes al fine di potersi insediare e beneficiare di incentivi fiscali e agevolazioni finanziarie.



Il sistema camerale campano, con in testa Unioncamere Campania, vuole **contribuire allo sviluppo della rete di trasporto e logistica** della regione, in accordo con le imprese territoriali che rappresenta e le istituzioni locali e centrali che programmano e finanziano la nuova infrastrutturazione, nonché la manutenzione dell'esistente.

Il Libro Bianco delle priorità del mondo economico campano è fondato **sull'approccio dell'ascolto**, delle scelte condivise, della necessità di interventi derivanti da una visione allargata verso il Mediterraneo e i mercati internazionali. Le opere in esso indicate forniscono utili indicazioni programmatiche e derivano dall'attività di continuo confronto con il territorio, dai tavoli di incontro e concertazione, alle indagini diffuse, che permettono il coinvolgimento di un numero ampio di imprese.

La novità di questa edizione del Libro bianco (2024) è consistita nello stilare **una short list di opere «indifferibili»**, a partire dalle 15 individuate nell'edizione del 2022, su cui si chiede alle istituzioni preposte di intervenire in maniera decisa e tempestiva, per rimuovere le possibili criticità, per recuperare le risorse necessarie, per superare i conflitti con i territori, per velocizzare le procedure burocratiche, che troppo spesso rappresentano un freno alla infrastrutturazione del nostro Paese.

Per le sette opere indifferibili individuate dagli imprenditori campani, si segnalano degli alert di diversa intensità.

Due interventi presentano un **alert intenso**, avendo problemi di finanziamenti piuttosto importanti (Adeguamento a 4 corsie della SS 372 Telesina Benevento - Caianello) o privi di finanziamento e necessitano di un progetto esecutivo (Collegamento tra SS 85 Variante di Venafro all'A1).

Sono interventi che mirano a migliorare l'accessibilità delle aree interne. E' necessario investire in infrastrutture e servizi per la mobilità (ammodernamento strade e ferrovie, finanziamento trasporto pubblico e aumento dei servizi) e per superare il "digital divide" (connessione veloce disponibile anche nelle aree meno centrali e diverse dai comuni capoluogo).



Per due opere **l'alert è di livello medio**: il completamento dell'asse attrezzato Valle Caudina-Pianodardine per il quale è in itinere l'appalto del terzo lotto Roccabascerana-Altavilla ed occorre finanziare la realizzazione del quarto lotto Altavilla-Pianodardine, e lo sviluppo dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi che a luglio di quest'anno vedrà l'avvio dei primi voli. L'aeroporto rappresenta un'opera strategica per il territorio e numerose sono le istanze poste dagli imprenditori. E' opportuno continuare a monitorare la conclusione dell'opera affinché vengano rispettati i tempi previsti.

Alert più blando per tre opere in parte commissariate e in parte con tutte le risorse necessarie disponibili (Realizzazione AV/AC Napoli-Bari, interventi nel Porto di Napoli e in quello di Salerno).

Programma Infrastrutture

finanziato dal Fondo di Perequazione 2021-2022
di Unioncamere italiana



UNIONTRASPORTI



Unioncamere
Campania



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2021-2022



CAMERA DI COMMERCIO
CASERTA



CAMERA DI COMMERCIO
IRPINIA SANNIO



Camera di Commercio
Napoli



CAMERA DI COMMERCIO
SALERNO

*Si ringraziano le Associazioni datoriali
per il loro prezioso supporto alla realizzazione del presente documento.*

Report realizzato da Unioncamre Campania
con il supporto tecnico scientifico di



UNIONTRASPORTI