

#### **SOMMARIO**



- Mappatura tessuto economico e principali filiere produttive
- L'attuale sistema infrastrutturale della Campania
- La Campania e i corridoi europei della rete Ten-t
- Le infrastrutture strategiche programmate per il territorio



- Il campione d'indagine
- Accessibilità del territorio
- Digitalizzazione e innovazione
- Sostenibilità e transizione ecologica
- Semplificazione normativa e rapporti con la PA



Mappatura del tessuto economico e delle principali filiere produttive

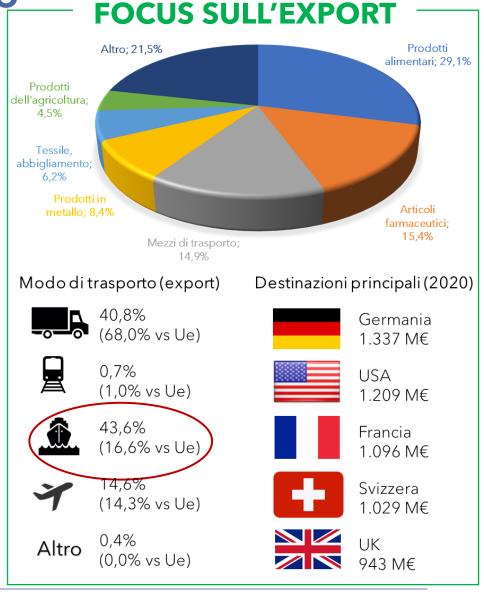






#### QUADRO MACROECONOMICO E COMMERCIO ESTERO

- Nel 2020 il Prodotto Interno Lordo (PIL) in **Campania** è stato pari a 102,7 miliardi di euro, il 6,2% del PIL Nazionale.
- È la settima regione per ricchezza prodotta: **l'agroalimentare** e il **farmaceutico** sono i comparti che hanno trainato l'economia regionale.
- L'ossatura del sistema imprenditoriale campano è costituito per il 99% da
   PMI, di cui il 95,4% micro imprese, fino a 9 addetti.
- Nel 2020 la Campania ha registrato un interscambio commerciale (import+export) con l'estro pari a 24,5 miliardi di euro, in flessione del 7,8% rispetto al 2019.
- La contrazione delle esportazioni campane è avvenuta in misura minore rispetto alla media nazionale e a quella del Mezzogiorno grazie alla tenuta nei settori **agroalimentare** e **farmaceutico** che sono stati colpiti solo marginalmente dagli effetti economici della pandemia da Covid-19.
- La **modalità marittima** è la prima scelta per le esportazioni verso il resto del mondo, con il **43,6%**. Segue il **trasporto su strada** con il 40,8%, che diventa la modalità prevalente verso l'Ue (68%). Anche l'**aereo** ha una quota significativa con il 14,6% (14,3% verso l'Ue).
- Il principale mercato delle esportazioni campane è la **Germania** con l'11,6%. Seguono, tra le prime 5, **USA** (10,5%), **Francia** (9,5%), **Svizzera** (8,9%) e **UK** (8,2%).

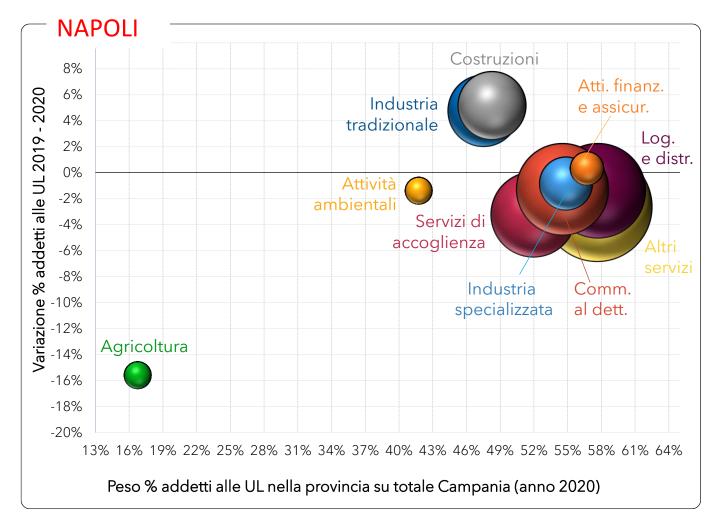


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat



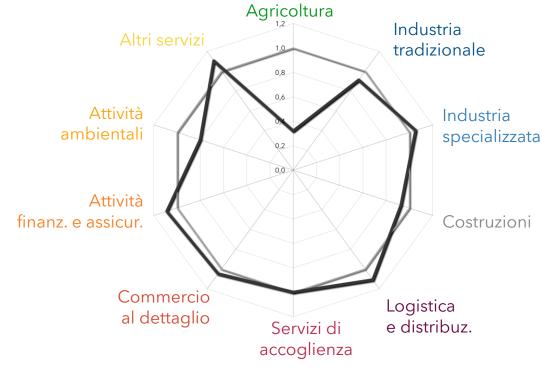


#### LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



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

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



Campania = 1

#### 4 distretti presenti

Distretto calzaturiero di Grumo Nevano-Aversa-Trentola Ducenta

Distretti tessile di San Giuseppe Vesuviano

**UNIONCAMERE** 

Distretto agroalimentare di Nocera Inferiore-Gragnano

Distretto orafo campano





# L'attuale sistema infrastrutturale della Campania







#### INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

#### Scala territoriale: PROVINCIA\* Anno di riferimento: 2019

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

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

#### 4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA

Settori tematici Variabili descrittive Punteggio (%)

CONTESTO

Selezione di alcune variabili (standardizzate e pesate) che caratterizzano il **contesto di riferimento** in cui opera una determinata tipologia di infrastruttura (individuazione delle porte di accesso, natura del territorio).

30

DOTAZIONE

Selezione di variabili (standardizzate e pesate) che descrivono il **livello di infrastrutturazione della provincia** in termini fisici (per es. km di strade e ferrovie rapportati alla superficie territoriale) e di servizi (per es. il numero di corsie di un'autostrada, la capacità dei magazzini di un nodo).

30

FUNZIONALITÀ

Selezione di variabili (standardizzate e pesate) che descrivono la **produttività e** l'**efficienza** di una determinata tipologia di infrastruttura **rispetto al territorio** (per es. traffici, incidentalità, connessioni intermodali).

25

INDICATORE SINTESI INFRASTRUTTURALE

**STRATEGIA** 

Selezione di alcune variabili (standardizzate e pesate) per descrivere la **visione strategica** rispetto al processo di evoluzione di una determinata tipologia di infrastruttura e alcuni aspetti organizzativi (politiche di investimento a medio e lungo termine, indici gestionali eco-fin).

15

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





#### LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE CAMPANE: SINTESI

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

	<b>/A</b> \		4	<u> </u>	į	<b>b</b>	7	1	į	Ž	INDIC SINT	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE
1°	<b>NA</b> (3°)	<u>:</u>	<b>NA</b> (4°)	<u>:</u>	<b>NA</b> (4°)	$\odot$	<b>NA</b> (49°)		<b>CE</b> (12°)	<u>:</u>	<b>NA</b> (7°)	<u>::</u>
2°	<b>SA</b> (7°)	<u>:</u>	<b>CE</b> (7°)	<u>:</u>	<b>SA</b> (9°)	<u>:</u>	<b>CE</b> (51°)		<b>NA</b> (23°)		<b>CE</b> (8°)	<u>:</u>
3°	<b>CE</b> (12°)	<u>:</u>	<b>SA</b> (24°)		<b>CE</b> (14°)	<u>:</u>	<b>SA</b> (57°)		<b>SA</b> (26°)		<b>SA</b> (12°)	<u>:</u>
4°	<b>AV</b> (47°)		<b>BN</b> (78°)		<b>AV</b> (15°)	<u>:</u>	<b>AV</b> (59°)		<b>AV</b> (30°)		<b>AV</b> (60°)	
5°	<b>BN</b> (98°)		<b>AV</b> (101°)	76	<b>BN</b> (32°)		<b>BN</b> (68°)		<b>BN</b> (42°)		<b>BN</b> (64°)	

Le **infrastrutture aeroportuali** risultano quelle con la performance più debole, tuttavia l'attuale sistema infrastrutturale della regione Campania presenta un assetto eterogeneo sul territorio, con un forte divario tra la fascia costiera (con una discreta performance) e l'entroterra (in cui emergono criticità importanti, data anche la più elevata incidenza di aree montane). Infatti, le province di Napoli e Caserta rientrano nella Top10 nazionale, soprattutto grazie alla peformance portuale, seguite a breve distanza dalla provincia di **Salerno** (12<sup>a</sup> in Italia).

Di contro, le province di Benevento e Avellino (rispettivamente al 60° e 64° posto in Italia), evidenziano un ampio gap infrastrutturale in quasi tutte le categorie infrastrutturali.

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



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





Le infrastrutture strategiche programmate per il territorio







#### LE FONTI UTILIZZATE



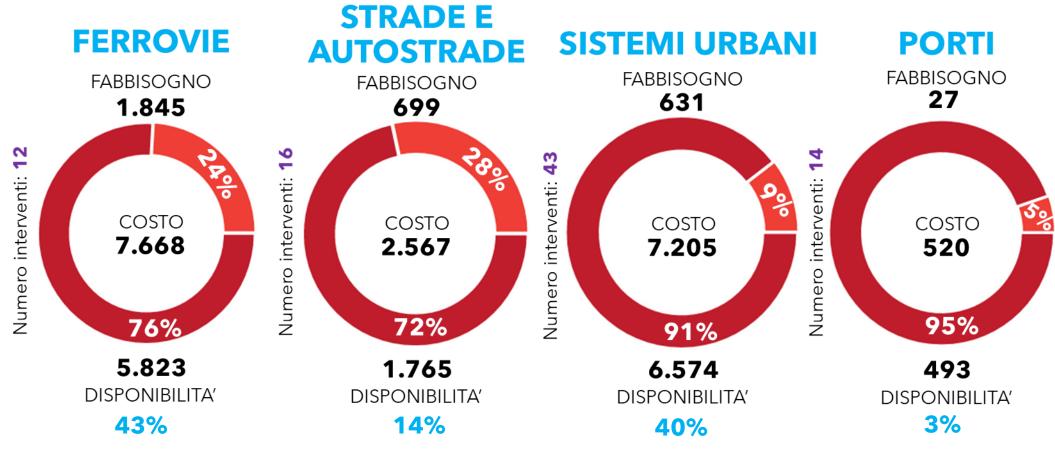




#### INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI IN CAMPANIA

(importi in milione di euro)

In Campania sono programmati investimenti per circa 17,9 Miliardi di euro pari al 14% del Sud e Isole e al 7% dell'Italia.



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

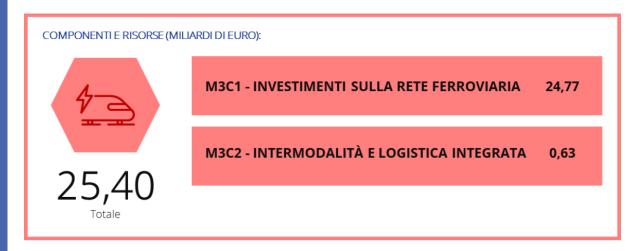




#### **CONTRIBUTO DEL PNRR**

La missione mira a rendere, entro il 2026, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile, in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione indicata dall'Unione Europea con le strategie connesse allo European Green Deal (in particolare la "strategia per la mobilità intelligente e sostenibile", pubblicata il 9 Dicembre 2020) e di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile individuati dall'agenda 2030 delle Nazioni Unite.

#### MISSIONE 3: INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE



11,31% del totale delle risorse territorializzate del PNRR e del Piano Complementare è destinato alla Campania

Fonte: PNRR aprile 2021







#### GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Alta velocità ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto 1.477 M € (costo complessivo dell'intervento):

**VELOCIZZAZIONE BATTIPAGLIA-POTENZA** Costo intervento: 491 M € (costo complessivo dell'intervento)

Finanziati: 0.2%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: oltre 2030







5.807 M € (costo complessivo dell'intervento):

INTERVENTI SU LINEA CANCELLO-NAPOLI PER INTEGRAZIONE CON LINEA AV /AC (VARIANTE CANCELLO-NAPOLI)

• Costo intervento::813 M €

• Finanziati: 100%

Fase: lavori in corso

Fine lavori prevista: 2024





#### Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



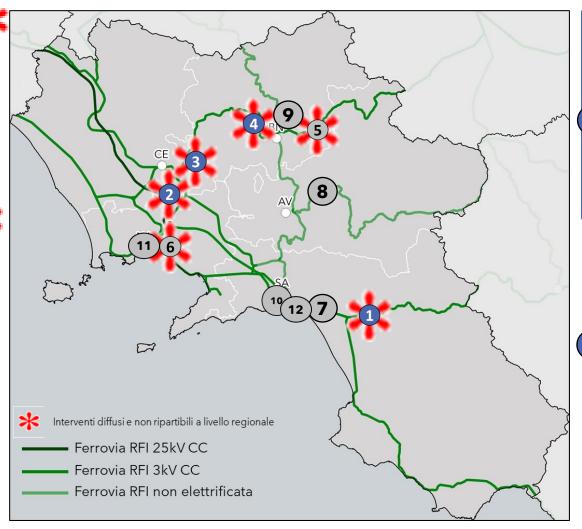
Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



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



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

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

5.807 M € (costo complessivo dell'intervento):

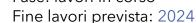


Costo intervento: : 630 M €





Fase: lavori in corso





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

5.807 M € (costo complessivo dell'intervento):



Costo intervento: : 1.095 M €

Finanziati: 100%

• Fase: lavori in corso / Opere con 🏗 🗐 esecutore individuato





• Fine lavori prevista: 2025/2026



Opera commissariata o proposta per il commissariamento







#### GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

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

5.807 Mln € (costo complessivo dell'intervento):

RADDOPPIO TRATTA APICE-ORSARA Costo intervento: : 2.424 Mln €

Finanziati: 100%

Fase: lavori in corso / Opere con esecutore individuato



Fine lavori prevista: 2025/2027

### Upgrading e potenziamento tecno logico itinerario Napoli-Bari-

**Lecce/Taranto** 430 Mln € (costo complessivo dell'intervento):

ACC NAPOLI CENTRALE

Costo intervento: : 85 MIn €

Finanziati: 100%

Fase: lavori in corso

Fine lavori prevista: oltre 2021

#### Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



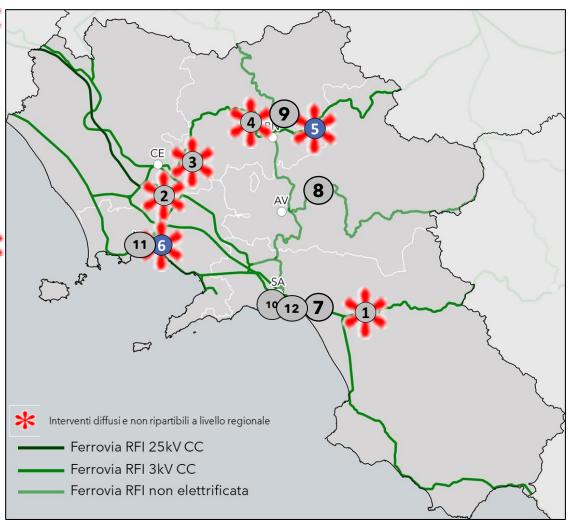
Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



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



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

### Potenziamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica

Costo intervento: 220 MIn €

Finanziati: 91% Fase: lavori in corso

Fine lavori prevista: 2020



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

Costo intervento: 230 MIn €

Finanziati: 100% Fase: lavori in corso

Fine lavori prevista: 2021



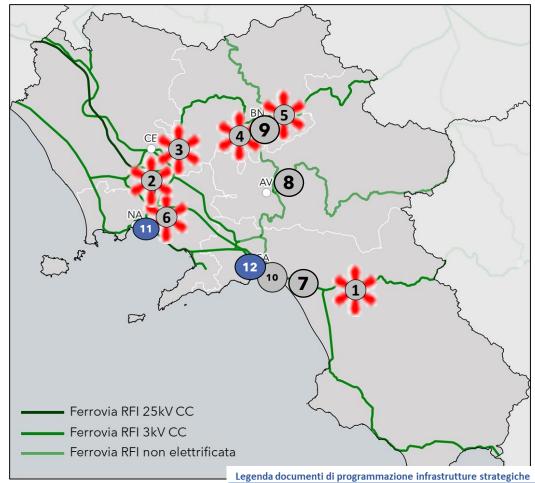
Opera commissariata o proposta per il commissariamento







#### GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI SISTEMI URBANI



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

Prioritarie DEF 2015 Italia Veloce 2020 Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

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

#### Programma città metropolitana di Napoli

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

Costo intervento: 6.011 M €

Finanziati: 98%

Fase: Lavori in corso / progettazione preliminare / Studio di fattibilità / Opere con esecutore

individuato / Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato

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

#### Metropolitana di Salerno

METROPOLITANA DI SALERNO I E II FASE (LOOP UNIVERSITARIO) - REALIZZAZIONE DI UN COLLEGAMENTO IN SEDE PROPRIA CON POLO UNIVERSITARIO DI FISCIANO CON LA TRATTA SALERNO - AVELLINO DELLA RETE ES

Costo intervento: 51 M €

Finanziati: 100%

Fase: Studio di fattibilità Fine lavori prevista: n.d.











#### GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

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

SS 268 DEL VESUVIO - LAVORI DI RADDOPPIO DA DUE A QUATTRO CORSIE DELLA STATALE DAL KM 19+554 AL KM 29+289 IN CORRISPONDENZA DELLO SVINCOLO DI ANGRI

Costo intervento: 184 Mln €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione definitiva

Fine lavori prevista: n.d.



#### Collegamento nuova base NATO di Giugliano

Costo intervento: 10 Mln €.

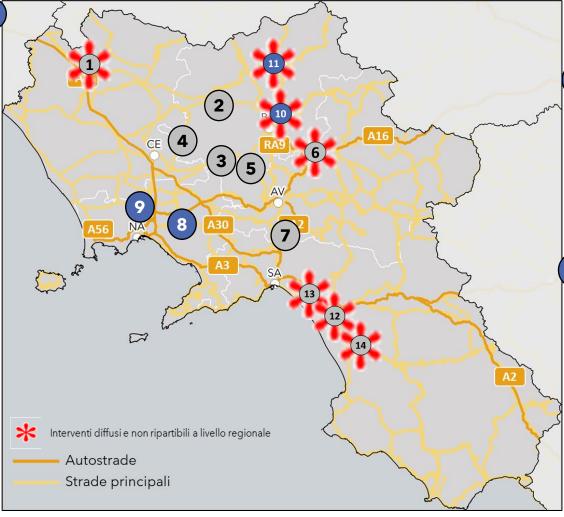
Finanziati: 100%

Fase: Opere con esecutore individuato

Opera proposta per il

commissariamento a giugno 2021

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



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

#### SS 212 della Val Fortore

- LAVORI DI COMPLETAMENTO ALLA STATALE DALLO SVINCOLO DI SAN
- MARCO DEI CAVOTI A SAN BARTOLOMEO IN GALDO - 1º LOTTO - VARIANTE DI SAN MARCO DEI CAVOTI - 1° E 3° STRALCIO
- Costo intervento: 54 Mln €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: oltre 2021

#### SS 212 della Val Fortore

- LAVORI DI COMPLETAMENTO ALLA STATALE DALLO SVINCOLO DI SAN MARCO DEI CAVOTI A SAN BARTOLOMEO IN GALDO - 2 LOTTO - VARIANTE ALL'ABITATO DI SAN BARTOLOMEO IN GALDO (NA233)
- Costo intervento: 103 Mln €
- Finanziati: n.d.
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: n.d.

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

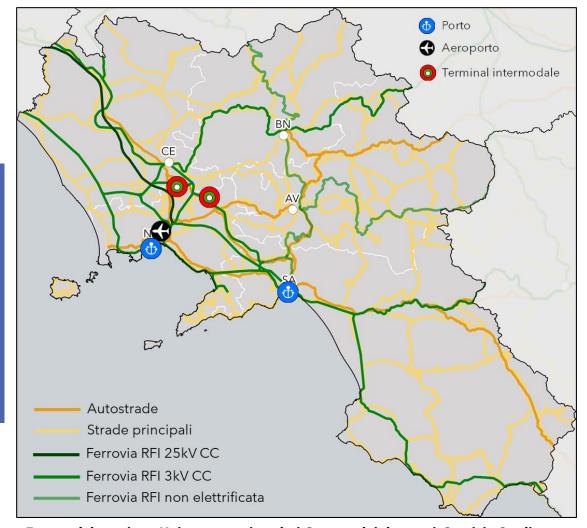


\* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.





#### GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI



#### Porto di Napoli

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

Costo intervento: 170 Mln €.

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare / lavori in corso

Attivazione: n.d. / 2021 - 2022

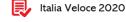




Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi -Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche







Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

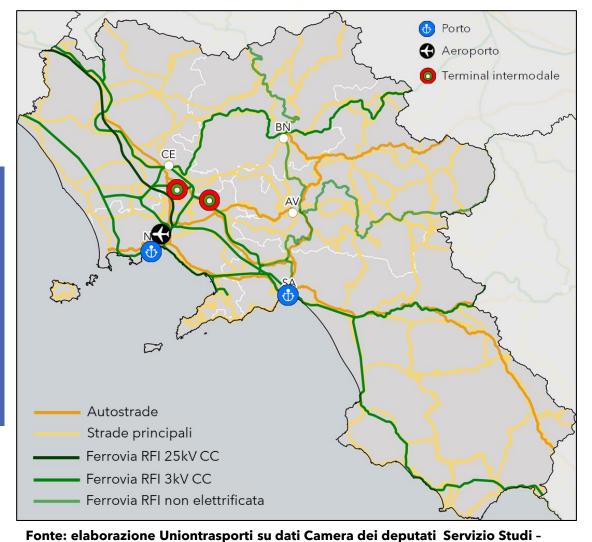


\* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.





#### GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI



#### Porto di Salerno

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

Costo intervento: 321 M €

Finanziati: 95%

Fase: progettazione preliminare / lavori in corso

Attivazione: n.d. / 2022

#### Porto di Pozzuoli

**OPERE DI COMPLETAMENTO** 

Costo intervento: 45 M €

Finanziati: 39%

Fase: progettazione preliminare

Attivazione: n.d.

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019 PNRR\*



\* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e

per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

#### TAVOLO DI CONFRONTO PER LO SVILUPPO - CAMERA DI COMMERCIO DI NAPOLI 03 - 03 - 2022







Dipartimento Ambiente, 2021 e altre fonti

# Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza 2021; sistema Silos e MIMS

#### PRINCIPALI INTERVENTI PREVISTI IN CAMPANIA

	INQUADRAMENTO	INTERVENTO	COSTO al dic 2020 (mln €)	FINANZIAMENTO al dic 2020	FASE al dic 2020	PNRR	COMMISSA RIAMENTO
	Direttrice Napoli-Bari	Raddoppio e velocizzazione Cancello-Frasso- Telesino-Vitulano-Apice ed Orsara-Bovino-Cervaro; nuova tratta di valico Apice-Orsara; integrazione linea Cancello-Napoli con AV/AC	5.807	100%	Lavori in corso / Opere con esecutore individuato / Progettazione definitiva	V	V
		Upgrading tecnologico ed infrastrutturale itinerario Napoli-Bari- Lecce/Taranto	430	100%	Lavori in corso		
	Direttrice Salerno-Reggio	Potenziamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica	220	91%	Lavori in corso		
	Calabria	AV Salerno -Reggio Calabria	11.200	100%	Lavori in corso / Progettazione preliminare	$\overline{\checkmark}$	$\checkmark$
	Direttrice Salerno-Taranto	Alta velocità ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto	1.900	26%	Progettazione preliminare	$\checkmark$	$\checkmark$
ш	Sviluppo ERTMS	Mercato San Severino-Salerno	n.d.	n.d.	n.d.	V	-
IARI		EAV: Potenziamento ed ammodernamento della linea Cancello-Benevento	109	100%	Gara aggiudicata	$\checkmark$	
FERROVIARIE		EAV: Raddoppio/potenziamento ed adeguamento normativo tratta Castellammare-Sorrento Linee vesuviane EAV (1° lotto funzionale - 1° Stralcio)	80	100%	Gara aggiudicata	V	
	Reti regionali (ex concesse)	EAV: interventi per il rinnovo dei sistemi di segnalamento ferroviario, adeguamento delle gallerie, completa digitalizzazione dell'azienda e dell'infrastruttura, ammodernamento e realizzazione ex novo di intere tratte ferroviarie, realizzazione di nuovi depositi/officine per la manutenzione e acquisto di nuovo materiale rotabile su tutte le linee gestite	576	100%	Gara aggiudicata	<b>V</b>	
	Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel sud	e Completamento collegamento Salerno Arechi-Aeroporto Pontecagnano	160	100%	Studio di fattibilità	V	
	Potenziamento dei nodi	Potenziamento tecnologico Roma - Napoli via Formia 1°	18,49	100%	n.d.	V	
	ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave	Potenziamento tecnologico linea AV Roma - Napoli	17,50	100%	n.d.	V	

TAVOLO DI CONFRONTO PER LO SVILUPPO - CAMERA DI COMMERCIO DI NAPOLI 03 - 03 - 2022



UNIONCAMERE



# Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza 2021; sistema Silos e MIMS

#### PRINCIPALI INTERVENTI PREVISTI IN CAMPANIA

	INQUADRAMENTO	INTERVENTO	COSTO al dic 2020 (mln €)	FINANZIAMENTO al dic 2020	FASE al dic 2020	PNRR	COMMISSARIA MENTO
		PORTO DI NAPOLI: Potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture dell'area monumentale del porto di Napoli destinate al traffico passeggeri, alle attività portuali e di collegamento con la città.	26,0	100%	n.d.	V	
	Sviluppo dell'accessibilità	PORTO DI NAPOLI: Prolungamento e rafforzamento della Diga Duca D'Aosta	150,0	100%	n.d.	V	
	marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	PORTO DI SALERNO: Dragaggio del porto commerciale di Salerno e del canale di ingresso - fase 2	40,0	100%	n.d.	V	
aı		PORTO DI SALERNO: Prolungamento del molo Manfredi	15,0	100%	n.d.	$\checkmark$	
		PORTO DI SALERNO: Consolidamento ed adeguamento funzionale di alcuni moli e banchine	40,0	100%	n.d.	$\checkmark$	
ORTI	Aumento selettivo della capacità portuale	PORTO DI NAPOLI: Completamento della darsena di Levante. Lavori di ripristino di una parte della cassa di colmata sita in località Vigliena, compreso il dragaggio dei sedimenti di una parte dei fondali portuali e loro rifluimento in vasca	20,0	100%	n.d.	V	
•		PORTO DI NAPOLI: Riassetto dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio e della rete viaria portuale	20,0	100%	n.d.	$\overline{\mathbf{V}}$	
	Ultimo / Penultimo miglio ferroviario / stradale	PORTO DI NAPOLI: Potenziamento dello scalo ferroviario asservito al porto di Napoli e realizzazione delle infrastrutture stradali connesse (Fondo Investimenti)	38,8	100%	n.d.	V	
		PORTO DI SALERNO: Realizzazione del 2º lotto del 1º stralcio dell'intervento "Porta ovest" di Salerno Raddoppio del viadotto stradale di collegamento al porto	10,0	100%	n.d.	$\checkmark$	
, 3136	Elettrificazione delle	PORTO DI NAPOLI: Cold ironing	25,0	100%	n.d.	V	
207	banchine (Cold ironing)	PORTO DI SALERNO: Smart green port - cold ironing	15,0	100%	n.d.	$\checkmark$	
	Intervento di riqualificazione	PORTO DI NAPOLI: recupero e valorizzazione dell'edificio ex Magazzini generali volume esistente - (Decreto ministeriale 17.08.2021, n. 332)	20,1	100%	n.d.	V	
STRADE	Rete stradale	SS 372 "Telesina". Itinerario Caianello (A1) - Benevento: adeguamento a 4 corsie della SS 372 "Telesina" dal km $0+00$ al km $60+900$	787	58%	Gara aggiudicata / Progettazione preliminare		$\checkmark$
STR	Note strade	SS 268 del Vesuvio - Tratto da km 0+000 al Km 7+750	370	63%	Progettazione esecutiva		V

TAVOLO DI CONFRONTO PER LO SVILUPPO - CAMERA DI COMMERCIO DI NAPOLI 03 - 03 - 2022



UNIONCAMERE



#### **LE ZES NEL PNRR**

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza destina **630 milioni di euro per investimenti infrastrutturali** volti ad assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti delle aree ZES con la rete nazionale dei trasporti, in particolare con le reti Trans Europee (TEN-T), al fine di rendere efficace l'attuazione delle ZES

Le principali necessità sulle quali si interverrà sono le seguenti:

- collegamento di "ultimo miglio": realizzare efficaci collegamenti tra le aree portuali e industriali e la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale facente parte delle reti di trasporto principali, così da consentire ai distretti produttivi di ridurre tempi e costi nella logistica;
- digitalizzazione e potenziamento della logistica, urbanizzazioni green e lavori di efficientamento energetico e ambientale nelle aree retroportuali e nelle aree industriali appartenenti alle ZES;
- potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'accesso ai porti.

#### INTERVENTI PREVISTI CAMPANIA

- •Porto di Salerno: nuova stazione metropolitana (12 mln €)
- •Porto di Salerno: sistemazione della viabilità (20 mln €)
- •Fisciano-San Severino: riqualificazione viabilità (5 mln €)
- •Battipaglia: potenziamento area della logistica e riqualificazione viabilità (13 mln €)
- •Marcianise-Maddaloni: infrastrutture per la mobilità delle merci, piazzali e strade di accesso (30 mln €)
- •Nola: reindustrializzazione e recupero ambientale (30 mln €)
- •Area industriale di Valle Ufita: terminal scalo merci con area di smistamento (26 mln €)





### ULTERIORI INVESTIMENTI PREVISTI PER OPERE INFRASTRUTTURALI IMMEDIATAMENTE CANTIERABILI

Attraverso le risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC 2021-27) vengono finanziati interventi che rientrano nell'area tematica 'Mobilità e Infrastrutture Sostenibili' e si concentrano su progetti che riguardano essenzialmente la rete stradale, primaria e secondaria, la rete ferroviaria.



- Per la rete primaria sono previsti interventi complementari a PNRR e PC, che non prevedono investimenti in resilienza della rete stradale in gestione ad ANAS e alle regioni, con risorse mirate ad avviare le opere indicate nell'Allegato infrastrutture 2021 al DEF e nelle altre linee di programmazione.
- Per la rete secondaria le risorse sono concentrate a livello regionale per superare criticità già note e
  aumentare il grado di resilienza della rete che gioca un ruolo fondamentale nella coesione territoriale tra
  aree interne e grandi centri, specialmente nel Centro-Sud del Paese.



 Linea di intervento in larga parte addizionale al PNRR e al PC, con progetti che necessitano di disponibilità e certezza degli stanziamenti.





### ULTERIORI INVESTIMENTI PREVISTI PER OPERE INFRASTRUTTURALI IMMEDIATAMENTE CANTIERABILI

# In Campania sono previsti interventi per quasi 1 miliardo e 600 mln, il 27,5% del totale Collegamento A1, aeroporto di Grazzanise e direttrice domiziana

Nuovo collegamento Afragola, rete metropolitana di Napoli Lotto 4 - di Vittorio Carlo III

Variante di Capua

Collegamento A2, Variante SS18

Agropoli

Si tratta di interventi volti al miglioramento della sicurezza e adeguamento della viabilità e dell'accessibilità, partendo dalle fondo valli, arterie funzionali ai collegamenti interni come ad esempio la Fondo Valle Lauro, la Fondo Valle Calore, la Fondo Valle Tammaro e la tangenziale delle aree interne.

Oltre alle infrastrutture stradali, sono candidati a finanziamento per 315 milioni, interventi sulle ferrovie regionali, tra cui il primo lotto della riqualificazione del Nodo complesso di Napoli Garibaldi con collegamento EAV-Piazza Garibaldi, oltre a circa 60 milioni di euro per l'eliminazione dei passaggi a livello sulla Linea Storica Napoli - Salerno integrati e sistematici rispetto a quelli già finanziati





## L'indagine presso la business community:

- Digitalizzazione e innovazione
- Sostenibilità e transizione ecologica
- Accessibilità del territorio









#### **PREMESSA**

### Indagine conoscitiva sui **fabbisogni infrastrutturali e logistici**delle imprese della manifattura e dei trasporti e logistica

Sistema Cati

13 maggio 2021

14 giugno 2021

#### **CAMPIONE**

Italia	Campania
4.765 imprese manifatturiere	233 imprese manifatturiere
1.648 imprese dei trasporti e della logistica	86 imprese dei trasporti e della logistica
6.413 imprese totali	319 imprese totali (21% Sud e Isole)

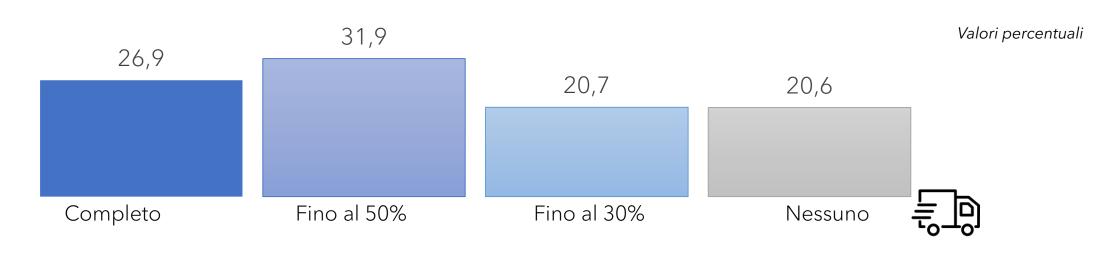




#### ORGANIZZAZIONE DELLE ATTIVITÀ DI TRASPORTO: MANIFATTURA

Il 26,9% delle imprese intervistate <u>esternalizza</u> completamente l'attività di trasporto. **Il 52,6% affida a ditte** esterne tra il 30% e il 50% del servizio.

Rispetto all'Italia e all'area Sud e Isole, tra le imprese di produzione campane c'è complessivamente un maggior ricorso al trasporto conto terzi per movimentare i loro prodotti.



	Completo	Fino al 50%	Fino al 30%	Nessuno
Italia	35,9	17,5	20,9	25,7
Sud e Isole	28,2	18,4	21,1	32,3

Base campione: 233 manifattura.

TAVOLO DI CONFRONTO PER LO SVILUPPO - CAMERA DI COMMERCIO DI NAPOLI 03 - 03 - 2022



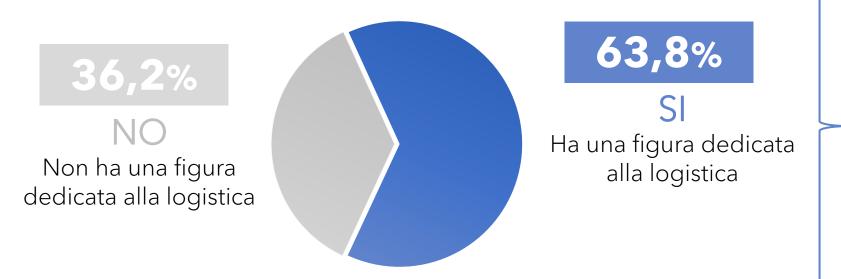
**UNIONCAMERE** 



#### ORGANIZZAZIONE DELLE ATTIVITÀ DI TRASPORTO: MANIFATTURA

Il 63,8% delle imprese intervistate ha al proprio interno una <u>figura che si dedica alla logistica</u>. Nel 38,3% di queste non si tratta, però, di una funzione esclusiva, ma viene svolta insieme ad altre. Nel 25,5% dei casi, invece, è presente un ufficio apposito all'interno dell'azienda.

La scelta dell'eventuale esternalizzazione dipende da diversi fattori: dalla tipologia del prodotto alla sua lavorazione, dal grado di organizzazione al livello di cultura.



L'addetto alla logistica...

<u>segue anche le</u> attività logistiche	38,3%
<u>si occupa</u> <u>esclusivamente delle</u> attività logistiche	25,5%

	Sì, segue anche le attività logistiche	Sì, si occupa esclusivamente di logistica	No
Italia	44,5	21,3	34,2
Sud e Isole	39,5	16,2	44,3

Base campione: 233 manifattura.

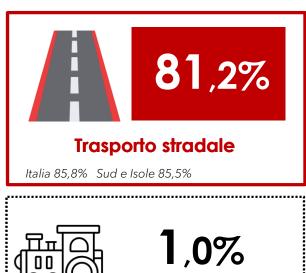


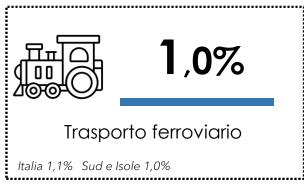


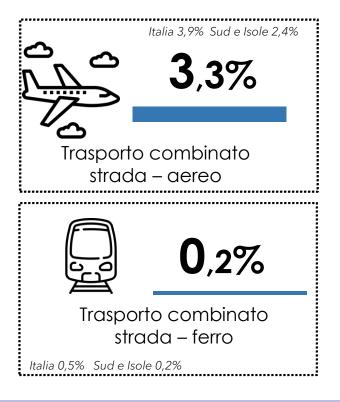
#### MODALITÀ DI TRASPORTO UTILIZZATE DALLA MANIFATTURA

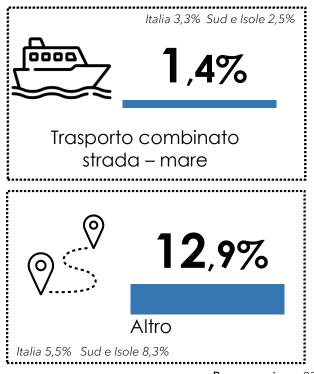
Nel <u>biennio 2019 - 2020</u>, l'81,2% delle imprese manifatturiere campane ha utilizzato servizi di trasporto stradale per la distribuzione dei prodotti. Seguono il trasporto combinato strada - aereo con il 3,3% e strada - mare con l'1,4%. I servizi ferroviari sono fanalino di coda con quote residuali inferiori all'1%.

Il 60% delle merci caricate/scaricate in Campania si muove su distanze di portata regionale maggiormente compatibili con la modalità stradale.









Base campione: 233 manifattura.





#### ORGANIZZAZIONE DELL'OFFERTA DI TRASPORTO: TRASPORTO E LOGISTICA

Nel <u>biennio 2019 - 2020</u>, il 73,5% delle imprese di trasporto e logistica della Campania ha utilizzato il trasporto stradale, in maniera esclusiva. Seguono il trasporto combinato strada - mare (8,7%) e i servizi di autostrada viaggiante (6,2%). La ferrovia risulta poco utilizzata dal campione intervistato.

Per sviluppare un efficiente sistema intermodale è necessario potenziare le tratte ferroviarie, in particolare di raccordo con i porti.



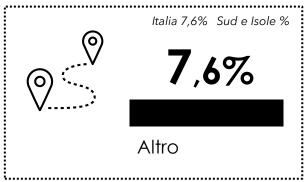












Base campione: 86 trasporti.





### Digitalizzazione e innovazione







#### **APPLICAZIONI INFORMATICHE IN USO**

Il 29,9% delle imprese di trasporto dichiara di non utilizzare applicazioni informatiche (quota simile alle imprese manifatturiere).

	Manifattura	Trasporto e Logistica
Applicazioni gestionali per la contabilità, la finanza, il controllo di gestione	43%	40%
Servizi in cloud	26%	21%
Piattaforme di comunicazione e collaborazione (conferenza audio e video, condivisione documenti, ecc.)	25%	18%
Piattaforme di e-commerce	21%	10%
Sistemi ERP (Enterprise Resource Planning)	11%	10%
Sistemi CRM (Custom Relation Management)	9%	7%
Piattaforme di e-procurement	<b>2</b> %	1%
Nessuno	29%	30%

Base campione: 233 manifattura, 86 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple





#### PRESENZA DI UN SITO WEB

Il <u>29,8%</u> delle **imprese della manifattura** e il <u>51,5%</u> delle **imprese del trasporto e della logistica** non ha un sito web. Chi invece ce l'ha, lo utilizza principalmente come vetrina per la propria attività: 43,7% della manifattura e il 37,6% dei trasporti.

Chi ha un sito con possibilità di interagire con l'esterno lo adopera prevalentemente per l'e-commerce.



#### ... per quali attività?

	E-commerce	Accesso fornitori e partner	Ricerca del personale	Altro	
Manifattura	78,9	18,7	0,3	4,7	
Trasporti	91,4	62,9	2,6	1,4	

Base campione: 233 manifattura, 86 trasporti.



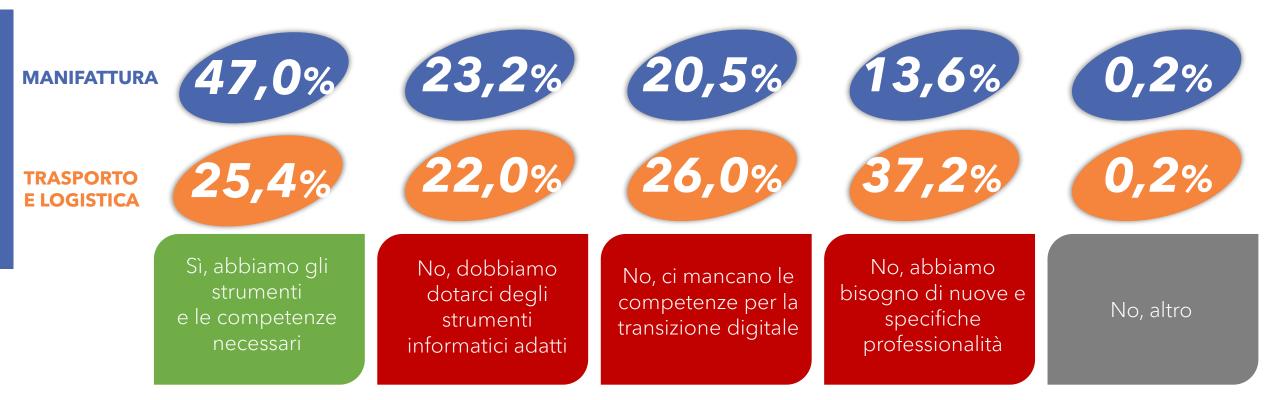




#### LE OPPORTUNITÀ DEL DIGITALE

La digitalizzazione richiede prima di tutto che le imprese abbiano gli strumenti, le competenze e le professionalità per poterla applicare. Il 47% delle imprese manifatturiere ritiene di esserne dotata.

Nel settore dei trasporti e logistica è molto più elevata la percentuale di imprese che, rispetto alla manifattura, non si ritiene pronta per cogliere le opportunità del digitale (per mancanza di strumenti, professionalità e competenze).



Base campione: 233 manifattura, 86 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.





#### GLI INVESTIMENTI PREVISTI NEL DIGITALE NEI PROSSIMI 3 ANNI

In entrambe le categorie di imprese **non sono considerati prioritari** gli investimenti in **IoT** (sistemi di monitoraggio e controllo remoto tramite internet) mentre prevedono di investire, nell'arco dei prossimi 3 anni, <u>in software gestionali</u> e nella <u>connettività in fibra ottica.</u>

		Manifattura			Trasporto e Logistica
<u> </u>	Software gestionali	44%		Connettività in Fibra ottica	32%
1	Connettività in Fibra ottica	24%	 Q	Software gestionali	29%
	Soluzioni in Cloud	23%	<b>₼∭</b> 4G	Connettività 4G/5G	28%
	Stampa 3D	18%	$\Theta$	Cyber Security/Privacy	14%
<u>gr</u>	Automazione/Robotica	16%		Stampa 3D	13%
<b>п∏</b> 4G	Connettività 4G/5G	12%	<u>gr</u>	Automazione/Robotica	12%
T <u>©</u> I	IoT (sistemi di monitoraggio e controllo remoto tramite internet)	10%		Soluzioni in Cloud	11%
$\odot$	Cyber Security/Privacy	6%	T	IoT (sistemi di monitoraggio e controllo remoto tramite internet)	7%
	Altro	7%		Altro	7%

Base campione: 233 manifattura, 86 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.

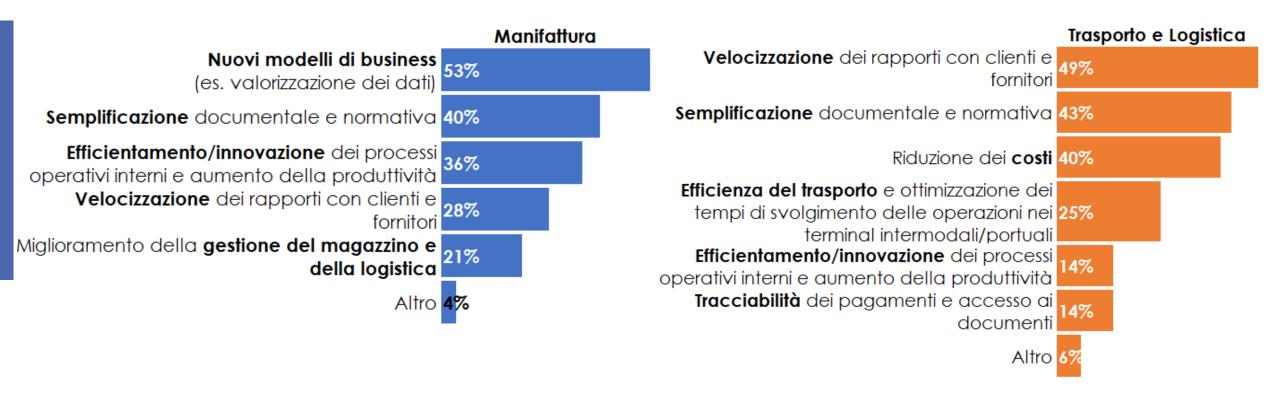




#### BENEFICI CHE L'AZIENDA POTREBBE TRARRE DALLA TRANSIZIONE DIGITALE

La trasformazione digitale è il processo di integrazione delle tecnologie digitali in tutti gli aspetti del business, un processo che comporta cambiamenti sostanziali a livello di tecnologia, cultura, operazioni e generazione di valore.

La maggior parte delle imprese intervistate ritiene che la digitalizzazione possa portare benefici dal punto di vista della velocizzazione dei rapporti con clienti e fornitori, e della semplificazione dei documenti



Base campione: 233 manifattura, 86 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.





# Sostenibilità e transizione ecologica

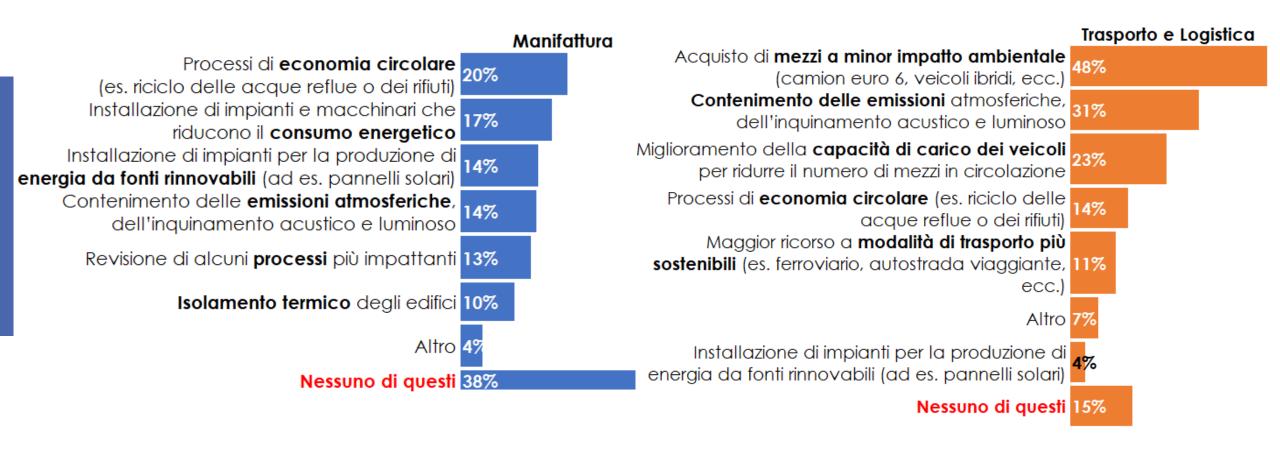






#### SOSTENIBILITÀ E TRANSIZIONE ECOLOGICA: AZIONI IN ATTO

Il 38% delle imprese manifatturiere e il 15% di quelle di trasporto e logistica non adotta nessuna misura green per migliorare la sostenibilità delle proprie attività.



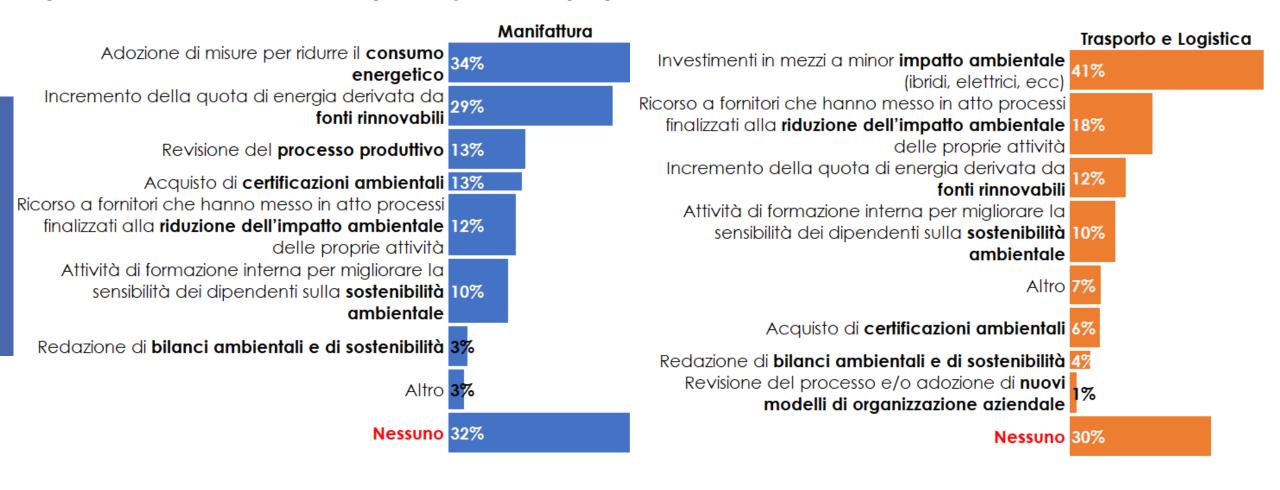
Base campione: 233 manifattura, 86 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.





#### INVESTIMENTI IN SOSTENIBILITÀ E TRANSIZIONE ECOLOGICA NEI PROSSIMI 3 ANNI

Il 32% delle imprese manifatturiere e il 30% di quelle di trasporto e logistica non ha in programma, nei prossimi 3 anni, investimenti per migliorare la propria sostenibilità ambientale



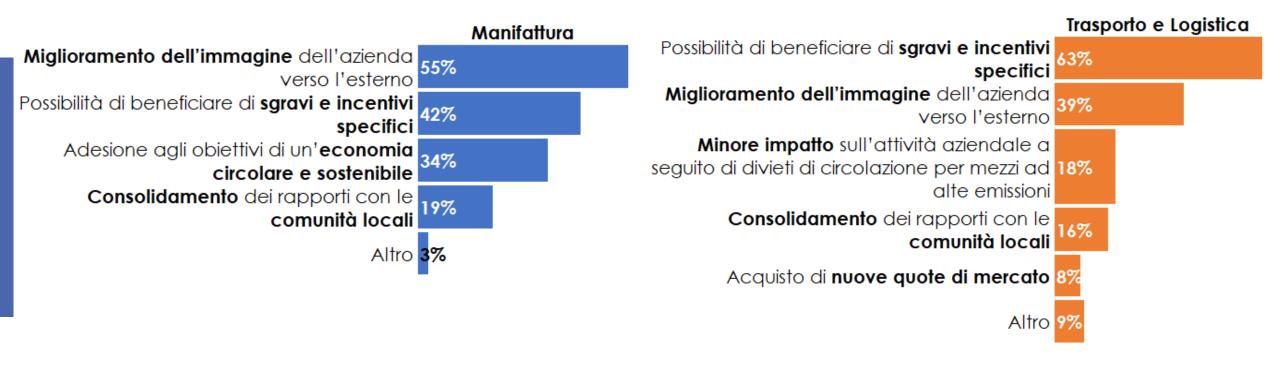
Base campione: 233 manifattura, 86 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.





#### BENEFICI CHE L'AZIENDA POTREBBE TRARRE DA UNA MAGGIORE SOSTENIBILITÀ

Secondo le imprese intervistate, lo scopo principale dell'incremento della sostenibilità è quello di avere benefici interni all'azienda grazie al <u>miglioramento della propria immagine</u> e alla possibilità di <u>beneficiare di sgravi e</u> incentivi.



Il progressivo aumento dell'attenzione sociale verso l'operato delle imprese e il loro impatto sul territorio e sull'ambiente circostante hanno prodotto importanti sviluppi anche sul piano normativo.

Base campione: 233 manifattura, 86 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.





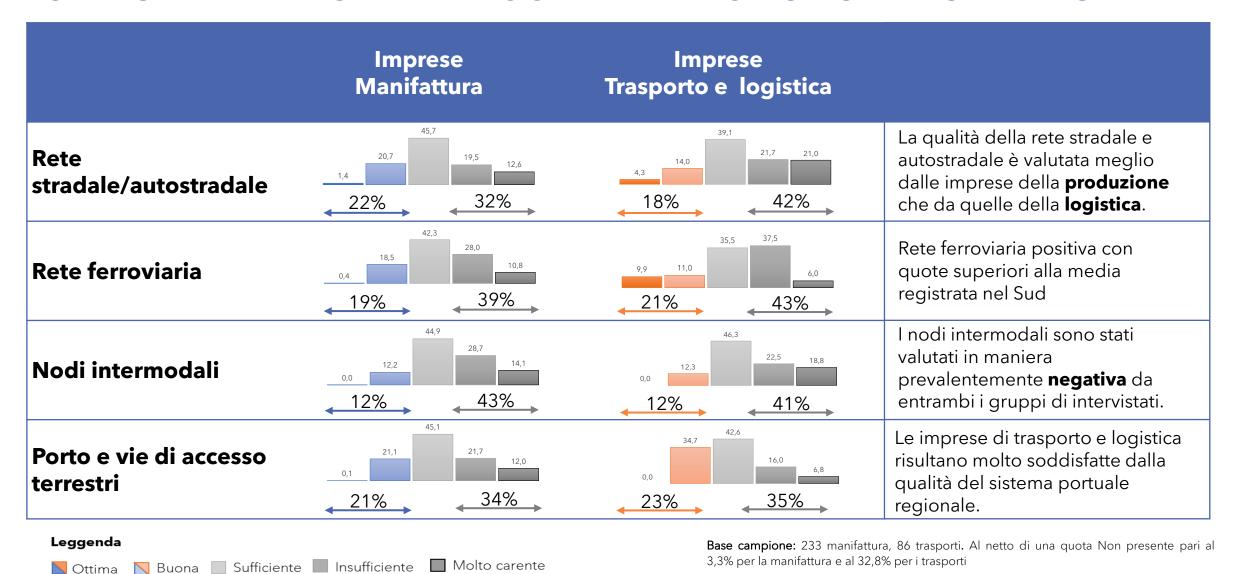
## Accessibilità del territorio







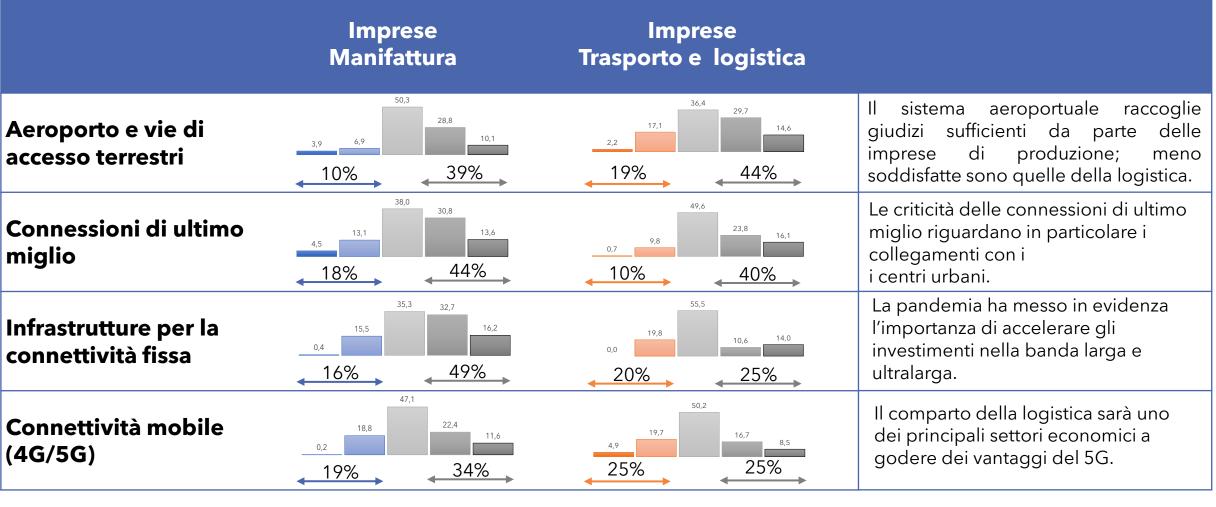
#### VALUTAZIONE DELLA QUALITÀ DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE CAMPANO







#### VALUTAZIONE DELLA QUALITÀ DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE CAMPANO



Leggenda

■ Ottima

■ Buona

■ Sufficiente

■ Insufficiente

■ Molto carente

Molto carente

Non presente pari al 3,3% per la manifattura e al 32,8% per i trasporti





#### PRIORITÀ DI INTERVENTO PER MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ DEL TERRITORIO

#### Le priorità infrastrutturali sono legate prima di tutto ad una efficiente city logistics.

	Manifattura	Trasporto e Logistica
Migliorare i collegamenti con i mercati locali	28%	31%
Migliorare l'accessibilità ai centri urbani	28%	34%
Portare a completamento in tempi rapidi gli interventi in corso e/o fermi	24%	33%
Rendere più competitivo il trasporto ferroviario (costi, puntualità, capacità)	24%	15%
Incentivare la digitalizzazione e l'innovazione tecnologica	23%	14%
Migliorare i collegamenti con le aree retroportuali e i nodi logistici	20%	25%
Potenziare l'intermodalità ferro-gomma- mare	19%	26%
Migliorare le vie di accesso agli aeroporti	17%	11%
Altro	<b>2</b> %	0,3%
mnione: 233 manifattura. 86 trasporti. La somma à diversa da cento perché erano am	messe risposte multiple	

Base campione: 233 manifattura, 86 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple





#### INTERVENTI INFRASTRUTTURALI URGENTI

Gli imprenditori campani intervistati hanno coincidenza di vedute sui primi tre interventi infrastrutturali urgenti da realizzare per il territorio: l'ampliamento del R.A. Avellino-Salerno, il raddoppio della SS 268 del Vesuvio e il potenziamento degli accessi stradali e ferroviari ai porti di Napoli e Salerno per i trasporti.

Il R.A. Avellino - Salerno collega le autostrade A30 Caserta - Roma e A3 Salerno - Reggio Calabria ed è inglobato nell'autostrada A2 del Mediterraneo.

Manifattura	Manifattu	ʻa	Trasporti e logistica	a	Trasporti e logisti	са
Ampliamento R.A. Avellino - Salerno	Ammodernamento lin Battipaglia - Potenz Metaponto - Tarar	a - <b>20,7%</b>	Ampliamento R.A. Avellino - Salerno	6,3%	Investimenti nella rete per la Banda Larga	21,7%
Completamento raddoppio SS268 del <b>32</b> Vesuvio	Raddoppio della SS3 Telesi	17 / 1/2	Potenziamento degli accessi stradali e ferroviari <b>35</b> dei porti di NA e SA	5,5%	Ammodernamento linea Battipaglia - Potenza - Metaponto - Taranto	16,3%
Potenziamento degli accessi stradali e ferroviari <b>31</b> dei porti di NA e SA	Completamento svinco ,2% San Marco dei Cavo San Bartolomeo in Gal SS212 della Val Forto	ti - do <b>12,9%</b>	Completamento raddoppio SS268 del <b>34</b> Vesuvio	4,1%	Completamento svincolo San Marco dei Cavoti - San Bartolomeo in Galdo SS212 della Val Fortore	12,4%
Investimenti nella rete per la Banda Larga	7,6% ZES Campar	ia <b>8,4</b> %	Quadruplicamento linea Salerno - Battipaglia	7,9%	ZES Campania	11,3%
	Interporto di Battipag costruzione del I lo funzione	to <b>8,4%</b>	Raddoppio della SS372 Telesina	5,5%	Interporto di Battipaglia costruzione del I lotto funzionale	10,6%
Quadruplicamento linea Salerno - Battipaglia	7,9%		Linea AV/AC Napoli-Bari 24	4,4%	Base campione: 233 manifattura, 8	6 trasporti.





Summa Laura summa@uniontrasporti.it



