



CONFINDUSTRIA  
BENEVENTO

ANCE | BENEVENTO

BENEVENTO  
E LA SUA PROVINCIA

**LE STRADE  
PER LO  
SVILUPPO**

BENEVENTO  
E LA SUA PROVINCIA

# LE STRADE PER LO SVILUPPO

CON LA COLLABORAZIONE SCIENTIFICA DI



IN COMPARTECIPAZIONE CON



Il Documento è stato realizzato da CONFINDUSTRIA ed ANCE Benevento con la collaborazione scientifica di SRM e di UNINDUSTRIA SERVIZI srl. Il lavoro di coordinamento è stato curato dalla dott.ssa Anna Pezza (Direttore di Confindustria ed Ance Benevento) con il supporto della dott.ssa Carmen Lombardo (Unindustria Servizi SRL).

I contributi esterni sono stati offerti dal prof. Ennio Forte (Professore ordinario di Economia dei Trasporti e della logistica. Dipartimento di Scienze economiche e statistiche. Università di Napoli Federico II) dal dott. Massimo Sabatini (Direttore Area Mezzogiorno di Confindustria), dalla dott.ssa Caterina Fortuna (Area Mezzogiorno di Confindustria) e dal dott. Alessandro Panaro (Centro Studi e Ricerche Mezzogiorno).

Si ringraziano ANAS Spa e l'Automobile Club d'Italia per aver fornito dati e statistiche, l'Ing. Giuseppe Racioppi, l'arch. Saverio Parrella e la REC srl.

Si ringraziano le imprese associate a CONFINDUSTRIA ed ANCE Benevento che hanno contribuito con la loro opinione ad arricchire il presente lavoro.

# INDICE

- 6**    **PREFAZIONE: LA SFIDA**  
*di Biagio Mataluni, Presidente Confindustria  
 Benevento*
- 8**    **INTRODUZIONE**
- 10**   **CAPITOLO 1**  
*Il modello di sviluppo dell'economia beneventana  
 ed i risultati economici degli ultimi anni.*
- 12**   **CAPITOLO 2**  
*Il sistema infrastrutturale quale leva per lo  
 sviluppo strategico del territorio.  
 di Fulvio Rillo, Vicepresidente Confindustria  
 Benevento con delega alle infrastrutture*
- 15**   **CAPITOLO 3**  
*La politica infrastrutturale e la nuova politica di  
 coesione: opportunità e vincoli  
 di Massimo Sabatini e Caterina Fortuna  
 Area Mezzogiorno di Confindustria*
- 23**   **FOCUS**  
*L'importanza della rete infrastrutturale per la  
 filiera agroindustriale*
- 26**   **CAPITOLO 4**  
*Le opere di rilevanza nazionale ed europea*  
 4.1 L'Alta Capacità Napoli Bari  
 4.2 Adeguamento a 4 corsie della Strada Statale 372  
 "Telesina" (dal Km 00+000 al Km 60+900)
- 36**   **FOCUS**  
*Analisi degli impatti economico - territoriali  
 del progetto di adeguamento a 4 corsie della  
 strada statale 372 "telesina" (dal km 00+000 al  
 km 60+900) di Ennio Forte, professore ordinario  
 di Economia dei Trasporti e della logistica.  
 Dipartimento di Scienze economiche e statistiche.  
 Università di Napoli Federico II.*
- a. La dotazione infrastrutturale in Campania e  
 nella provincia di Benevento.*  
*b. La Strada Statale 372 "TELESINA"*  
*c. L'impatto dell'intervento sull'economia  
 regionale e locale.*

- 49**    **CAPITOLO 5**  
*Le opere di completamento per l'ottimizzazione degli investimenti*  
5.1 Ammodernamento e riqualificazione della linea ferroviaria Benevento - Napoli via Valle Caudina  
5.2 La SS 212 della Val Fortore (Fortorina)  
5.3 Completamento della strada a scorrimento veloce Fondo Valle Isclero  
5.4 Il completamento dell'asse attrezzato "Valle Caudina - Pianodardine" denominata "Tangenziale Aree Interne"
- 57**    **CAPITOLO 6**  
*Le infrastrutture immateriali*  
6.1 Introduzione  
6.2 Il Digital divide nella provincia di Benevento  
6.3 Considerazioni
- 60**    **CAPITOLO 7**  
*L'impianto idroelettrico di regolazione sul bacino di Campolattaro: il valore degli investimenti privati*
- 64**    **APPENDICE**  
*Le ricadute degli investimenti infrastrutturali sul sistema delle attività produttive*  
Esiti dell'indagine sui fabbisogni infrastrutturali delle imprese, condotta da Confindustria Benevento presso le proprie aziende associate.
- 72**    **APPENDICE 2**  
*Tavole Cartografiche*
- 80**    **RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI**

## PREFAZIONE: LA SFIDA

Siamo in un momento importante della storia economica del nostro Paese, il sistema produttivo, infrastrutturale, istituzionale è chiamato ad elaborare ed affrontare nuovi modelli di sviluppo per “stare” in Europa e soprattutto per “competere” in Europa.

La crisi, tuttora in corso, è devastante e le imprese sono davanti a non facili scelte strategiche per realizzare i loro investimenti, per valorizzare il proprio capitale umano e per tutelare quei valori che da sempre accompagnano chi realmente vuole essere imprenditore: il made in Italy, la qualità del prodotto e del servizio, il bene del Paese e non ultimo, la valorizzazione del nostro territorio.

Ed è di questo ultimo asset di cui qui vogliamo parlare; una delle sfide da affrontare ha un nome strano: “Accordo di Partenariato”. È il documento recentemente varato dal nostro Paese che contiene le linee strategiche con cui dovranno essere utilizzati i nostri fondi europei; 25 miliardi di Euro che saranno poi moltiplicati dagli investimenti nazionali e da quelli privati, in poche parole dalle imprese.

L'Accordo prevede un paragrafo denominato “Le sfide territoriali” con il problema delle AREE INTERNE, in prima fila per l'ITALIA ed il MEZZOGIORNO. C'è da porre una sola domanda: se la sfida rimarrà tale oppure se vogliamo vincerla. Se questo capitolo del nostro territorio rimarrà aperto, oppure vogliamo realmente attivare un processo di sviluppo che ci porti da qualche parte.

Questo documento che presentiamo non vuole essere certamente la risoluzione dei problemi del Paese, ma intende rappresentare un passo importante verso questa direzione; Confindustria Benevento ha “scelto” con decisione di richiamare l'attenzione sul tema delle infrastrutture, quale elemento decisivo per lo sviluppo del territorio. Non sto qui a citare dati che mostrano quanto la nostra area sia in difficoltà e con problemi di ogni tipo ma è proprio questo il punto; dare quel segnale che possa rappresentare un primo passo verso una svolta. E Confindustria Benevento vuole questa svolta e fermamente la porterà avanti.

Benevento ha le sue eccellenze; un sistema imprenditoriale sano e dinamico, distretti produttivi, risorse naturali, e una posizione geografica di crocevia nei collegamenti tra importanti regioni del Mezzogiorno. E qui diventa fondamentale il ruolo delle infrastrutture.

Occorrono adeguate strategie logistiche ed infrastrutturali per favorire la crescita industriale. L'impresa deve essere al centro, ma appare difficile pensare ad un' Italia che punti sull'export e sulle imprese stesse per il rilancio della sua economia e che non abbia un efficiente ed efficace sistema di servizi che facciano viaggiare le merci nel mondo

con tempi rapidi e nei mercati più difficili da raggiungere. E per far questo occorrono infrastrutture.

Il documento contiene una ricognizione piuttosto puntuale delle opere più significative per lo sviluppo. Opere già inserite nelle programmazioni, alcune già finanziate, ma che ancora non partono. Ed è su queste che si gioca, a parere di Confindustria, la partita della crescita. L'ALTA CAPACITÀ NAPOLI BARI E L'ADEGUAMENTO DELLA BENEVENTO CAIANELLO sono investimenti che avrebbero decisivi effetti di stimolo della domanda nel breve periodo, gli unici in grado di dare quella spinta dirompente che consentirebbe di invertire la difficile situazione congiunturale in cui versa la provincia, per innescare una positiva spirale di crescita, togliendola dalla "palude" dello sviluppo interrotto in cui la colloca lo SVIMEZ.

Riteniamo raggiungibile l'obiettivo di avviare in tempi rapidi i lavori delle arterie nazionali ed europee e di completare quelle attualmente in corso. Lo riteniamo possibile perché esiste già una dotazione finanziaria da cui partire ed una progettualità su cui contare. Confindustria Benevento intende supportare in maniera ragionata e scientificamente provata le scelte operate, ed è disponibile a farsi parte attiva per portare avanti le idee e le proposte.

Concludo auspicando che questo lavoro possa rappresentare un contributo all'inizio di un percorso concreto di sviluppo e ringrazio tutto coloro che hanno collaborato con noi alla sua elaborazione, l'Area Mezzogiorno di Confindustria, SRM, l'Università di Napoli, autorevolmente rappresentata dal Prof. Ennio Forte e la Camera di Commercio. L'impresa al centro; perché se il Mezzogiorno riparte, riparte il Paese.

*Biagio Mataluni*

## INTRODUZIONE

Il documento “Benevento e la sua Provincia: le ‘strade’ per lo sviluppo”, ha il primario obiettivo di portare all’attenzione - con supporto di analisi, statistiche e riflessioni condivise - una definita proposta per lo sviluppo del sistema infrastrutturale dell’area beneventana.

Una prima parte, di carattere generale, comprende i capitoli 1 e 2 e fornisce un rapido inquadramento della situazione socio economica del territorio, con una focalizzazione sulla carenza in termini infrastrutturali che lo caratterizzano.

Una carenza che pesa in maniera forte sul rilancio dell’intero sistema produttivo, ed in particolare sulla filiera agroalimentare, uno dei settori chiave della provincia sannita e del Paese.

Il tema infrastrutture è esaminato nel suo complesso sotto il profilo della dotazione, che evidenzia un notevole gap negativo nei confronti degli altri paesi europei; dell’andamento della spesa pubblica riservata dal nostro Paese per gli investimenti, che appare in continua discesa ormai da anni; dei tempi per la realizzazione delle opere.

Il capitolo 3 a cura dell’Area Mezzogiorno di Confindustria, è dedicato al ruolo che le infrastrutture rivestono nella programmazione europea. Una programmazione che punta su sistemi di trasporto sostenibili con particolare attenzione a ferrovie e trasporti marittimi.

Questa parte del documento si chiude con un focus sull’importanza di una rete infrastrutturale efficiente per la filiera agroalimentare.

\* \* \*

Passando ai capitoli dal 4 al 7, caratterizzati da un taglio più infrastrutturale operativo, si analizzano le opere oggetto di approfondimento che sono state suddivise a seconda della natura degli interventi richiesti e della loro rilevanza.

Si parte da quelle di importanza nazionale ed europea (l’alta capacità Napoli Bari e l’adeguamento a quattro corsie della SS372 Benevento Caianello), già inserite in tutti i programmi infrastrutturali strategici e che dispongono in parte di una dotazione finanziaria. Per esse, dopo una ricognizione della localizzazione e dell’iter burocratico, si prova a fornire una visione strategica individuando le ricadute che le stesse avrebbero sull’intero Mezzogiorno.

In particolare la parte dedicata alla SS372 “Telesina” in cui è approfondita e completata con rigore scientifico l’analisi dell’opera, presenta risultati di altissimo interesse, tutti concordi nell’affermare la strategicità nazionale ed europea dell’arteria e l’utilità del completamento della strada per le positive ricadute economiche.

Ci si sofferma poi su alcune opere di completamento, che sebbene abbiano una funzione più contenuta per il tipo di traffico che le attraversa, consentirebbero di ottimizzare investimenti per lo più già realizzati, ma ancora non completamente funzionali. Spazio è dedicato ad un accenno alle reti immateriali, le nuove “autostrade” sulle quali oggi si costruisce la competitività e senza le quali si rischia il definitivo isolamento e all’investimento privato per la costruzione di un impianto idroelettrico presso il bacino di Campolattaro.

In appendice sono sintetizzati i risultati dell’indagine sui fabbisogni infrastrutturali, condotta presso gli associati ANCE e CONFINDUSTRIA Benevento tra giugno e settembre 2013, espressione del fabbisogno degli imprenditori del territorio sannita e punto di partenza del documento elaborato.

## CAPITOLO 1

### Il modello di sviluppo dell'economia beneventana e i risultati economici degli ultimi anni

L'Osservatorio Economico della Provincia di Benevento presentato nel giugno 2014 dall'Istituto Tagliacarne, restituisce una fotografia puntuale della situazione economica in provincia di Benevento.

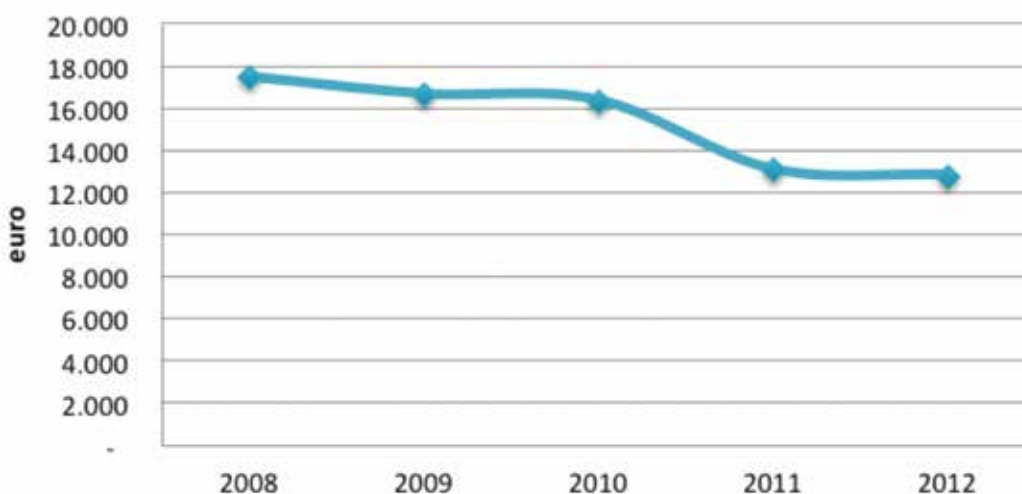
Un territorio connotato da un "modello di sviluppo fragile sia sul lato dell'offerta che su quello della domanda", imperniato sulla piccola impresa operante in settori tradizionali, con una scarsa propensione all'aggregazione cooperativa e con un mercato del credito che con difficoltà riesce a sostenere l'economia reale stante il modesto rapporto tra impieghi e depositi (Benevento 60%; Italia 142%).

Sul fronte della domanda si registra un progressivo calo del reddito disponibile, (Benevento 69,6; Italia 100) con una consequenziale riduzione dei consumi che depauperava l'intero sistema, come si evince anche dal calo delle importazioni (-0,7% sul 2012).

**Il dato più preoccupante è il progressivo impoverimento economico che si registra negli ultimi anni, con un PIL che diminuisce di 7,6 punti in termini nominali e che naturalmente si traduce in un calo del numero delle imprese ed in una riduzione del numero degli occupati pari a circa 15.000 posti di lavoro nell'ultimo quinquennio.**

Grafico 1.1

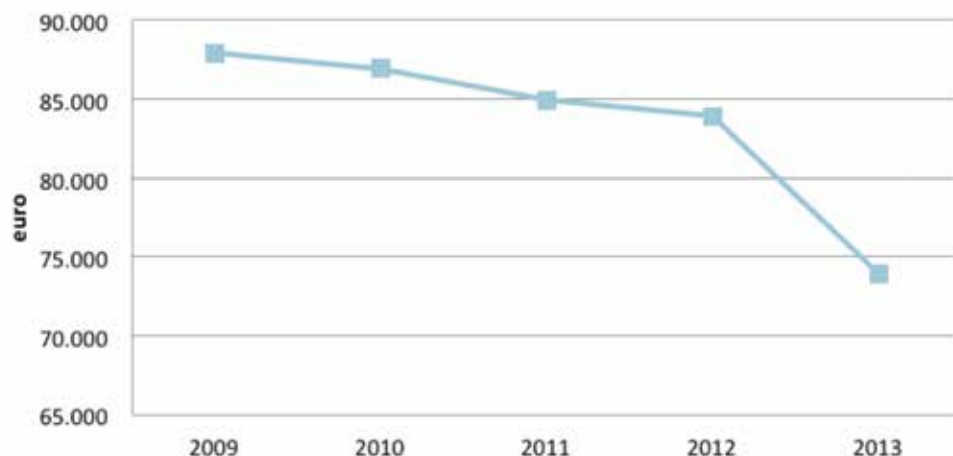
Andamento del Pil pro capite nella provincia di Benevento.



Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento su dati Istat.(anni 2008 - 2012)

Grafico 1.2

Andamento del numero di occupati per la provincia di Benevento



Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento su dati Istat. (anni 2009 - 2013)

A fronte di questi elementi di grande criticità, vi sono alcune **potenzialità** che andrebbero incoraggiate e valorizzate.

In primis, c'è una discreta vivacità imprenditoriale.

Come evidenziato nell'Atlante della competitività delle province e delle regioni, le circa 34.883 imprese registrate al 31 dicembre 2012 pongono Benevento **all'undicesimo posto nazionale come livello di densità imprenditoriale** con 12,3 imprese ogni 100 abitanti (2,1 in più rispetto al dato nazionale) e tra le primissime nel sud.

Anche l'imprenditoria giovanile fornisce una risposta attiva e positiva ai giovani locali e alle crescenti difficoltà di reperimento del lavoro.

Sul fronte delle vocazioni settoriali risultano confermati alcuni importanti ambiti tradizionali che riguardano la filiera agricola (con l'**agricoltura di qualità**) e agroindustriale, mentre si affacciano con interesse alcuni settori di nicchia come quello dell'industria culturale, della produzione di macchinari e piccoli esempi virtuosi nel **settore della micro cantieristica** con un valore aggiunto di 15 milioni di euro.

Particolarmente significativa è la definizione che il rapporto SVIMEZ 2012 attribuisce al territorio della provincia di Benevento, collocandolo all'interno delle **aree dello sviluppo interrotto**, ovvero tra quei territori caratterizzati da una crescita economica incompleta e che sono ad un bivio, dove nei prossimi due - tre anni si giocherà la partita decisiva tra sviluppo o definitivo arretramento.

## CAPITOLO 2

### Il sistema infrastrutturale quale leva per lo sviluppo strategico del territorio

di Fulvio Rillo, vice presidente Confindustria Benevento con delega alle infrastrutture

La presenza di un sistema infrastrutturale efficiente è uno degli elementi decisivi per garantire la competitività di un territorio.

Nella recente indagine condotta da Luiss, Aspen Institute e Fondazione Enel su un campione di imprese italiane, è dimostrato come la **carenza di infrastrutture strozzi una impresa su due e ritardi in maniera significativa i processi di internazionalizzazione.**

L'importanza di una rete infrastrutturale efficiente per scelte strategiche come la localizzazione delle unità produttive<sup>1</sup>, da tempo viene individuata come leva di sviluppo dai più importanti attori del contesto economico internazionale.

Un'analisi critica del sistema infrastrutturale della provincia di Benevento non può avvenire isolatamente, ma va opportunamente contestualizzata nel sistema regionale, nazionale ed europeo.

Considerando l'Europa a 15 e fatta 100 la dotazione infrastrutturale, l'Italia sconta un forte deficit infrastrutturale nel sistema dei trasporti sia su gomma che su rotaia.

	<i>Italia</i>	<i>Francia</i>	<i>Germania</i>	<i>Regno Unito</i>	<i>Spagna</i>
<i>Autostrade</i>	92	113	96	38	259
<i>Ferrovie</i>	73	119	117	58	108

Fonte: Elaborazioni Confindustria-APIECEI su dati Eurostat. Anno 2009

Tale carenza pone il nostro Paese in generale - ed il Mezzogiorno in particolare - in condizione di non riuscire a mantenere un'offerta coerente con la domanda di mobilità, al contrario di altri Paesi, un tempo meno dotati dei nostri.

Secondo dati Confcommercio, se l'Italia possedesse una rete infrastrutturale pari a quella tedesca, il nostro valore aggiunto aumenterebbe di 20 miliardi, pari all'1,3% del PIL.

Al contrario, l'inefficienza del sistema portuale e logistico comporta un gap di competitività per le imprese di 12 miliardi di euro all'anno<sup>2</sup>.

**Nonostante ciò, nell'ultimo decennio in Italia la spesa per opere pubbliche ha avuto complessivamente un andamento regressivo anche se interrotto da brevi fasi di ripresa.**

1 - Per approfondimenti: "Investire in Italia? Risultati di una recente indagine empirica", di M. Committeri, in "Temi di discussione", Banca d'Italia, nr. 491/2004.

2 - Fonte: A.T. Kearney - Confetra

Una scelta - quella del nostro Paese - in controtendenza rispetto a quelle effettuate da altri, che hanno visto nella politica infrastrutturale il cuore di tutte le politiche di rilancio. A parere di Confindustria questo percorso in discesa è destinato ad accentuarsi.

Nel volume "l'Europa chiama, il Sud risponde?" a cura di Giuseppe Rosa e Massimo Sabatini (edito da Giannini Editore) si evidenzia come le stime più recenti, a seguito delle varie manovre finanziarie operate nella seconda metà del 2011, porteranno gli investimenti fissi lordi della PA, cioè l'aggregato di spesa pubblica composto in massima parte di spesa per infrastrutture, dal **2,5% del PIL nel 2009 all'1,5% nel 2014**.

Una situazione destinata a peggiorare soprattutto perché le manovre di riequilibrio finanziario trovano nelle risorse per investimenti, anziché nella spesa corrente, la componente più facile per operare i tagli.

Quanto a velocità nella realizzazione delle opere, analisi mirate sottolineano come **il tempo medio di realizzazione di un'opera richieda almeno 10 anni per opere di importo superiore a 100 milioni di euro**. Questo è uno dei motivi che ha spinto l'Unione Europea a dedicare uno spazio più ristretto alle infrastrutture, almeno quelle stradali, nella programmazione 2014/2020, atteso che la loro realizzazione va oltre il periodo settennale del programma.

Scendendo dal contesto nazionale all'analisi dei dati nel Mezzogiorno, la situazione appare ancora più critica e coinvolge tutte le infrastrutture la rete ferroviaria (66,8), i centri intermodali (5,8), gli aeroporti (76,2) ed i porti (76,2).

Unico indice superiore alla media è quello delle strade che, tuttavia, non tiene conto della qualità delle stesse.

**Siamo, quindi, in una situazione di enorme ritardo che viene confermato sotto qualsiasi punto di vista venga interpretato (capacità di servizio, accessibilità, integrazione delle reti ai quali va aggiunta la scarsa efficienza degli investimenti); le nostre opere costano di più e, quindi, a parità di risorse investite se ne realizzano meno.**

La **provincia di Benevento**, all'interno di un sud già molto penalizzato, registra uno sconcertante indice di dotazione stradale pari al 64% fatta 100 l'Italia, che indebolisce enormemente il territorio con effetti considerevoli sia sulla sicurezza sia sotto il profilo economico.

Sul fronte ferroviario, poi, sebbene la dotazione delle reti faccia registrare per Benevento un dato superiore alla media nazionale (Benevento 118,0; Campania 124,7; Italia = 100), la scarsa manutenzione ed i progressivi tagli che hanno interessato il trasporto pubblico locale rendono molto difficoltosi i collegamenti pubblici.

Questa situazione ha effetti molto negativi sull'intero sistema delle attività produttive e, a parere di Confindustria ed ANCE, è l'elemento che ha maggiormente frenato e rallentato lo sviluppo e la crescita di questa provincia.

A maggior ragione se si considera che non siamo stati in grado di sfruttare uno dei nostri punti di forza - la collocazione geografica - come nodo di interscambio strategico nei traffici nord sud ed est ovest, tanto importante da essere individuata dalla stessa Commissione Europea all'interno del Corridoio Helsinki - La Valletta.

**Tab. 2.1**  
**Indice di dotazione infrastrutturale**

	Avellino	Benevento	Caserta	Napoli	Salerno	Campania	Italia
Rete stradale	147,7	72,6	142,8	74,6	118,6	106,3	100
Rete ferroviaria	48,0	118,0	168,8	120,6	132,9	124,7	100
Porti	0,5	0,0	0,0	208,1	207,8	128,8	100
Aeroporti (e bacini di utenza)	0,0	0,0	21,8	102,3	18,7	45,6	100
Infrastrutture economiche	55,3	54,1	89,8	142,1	103,6	104,9	100

Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento su dati Unioncamere - Istituto Tagliacarne. Anno 2014

**In questo contesto Confindustria ed ANCE sono convinte che uno sviluppo strutturato e duraturo della provincia di Benevento, non potrà mai avvenire senza adeguati investimenti infrastrutturali**

Appare prioritario garantire sistemi di collegamento con il capoluogo regionale e con la capitale che siano efficienti e sostenibili.

In questo modo sarà possibile agevolare non solo gli scambi commerciali, ma anche la vita ai cittadini, consentendo a Benevento di diventare luogo di attrazione per flussi turistici e per residenti.

Una circostanza che aiuterebbe notevolmente a riequilibrare la distribuzione della popolazione sul territorio regionale e ad arricchire i nostri territori a rischio desertificazione e con una popolazione sempre più anziana.

**Solo con decisioni forti e significative su tale aspetto sarà possibile invertire la fase di declino e generare un vero elemento di rottura rispetto al passato.**

## CAPITOLO 3

### La politica infrastrutturale e la nuova politica di coesione: opportunità e vincoli

*A cura di Massimo Sabatini, Direttore Area Mezzogiorno Confindustria e Caterina Fortuna, Area Mezzogiorno Confindustria*

#### **3.1 Gli investimenti infrastrutturali nella nuova programmazione 2014-2020, alla luce degli obiettivi di Europa 2020.**

Sul piano comunitario, il principale riferimento programmatico per la politica di coesione 2014-2020 è rappresentato dal Quadro Strategico Comune, che traduce gli obiettivi strategici dell'UE in azioni chiave per i Fondi strutturali, indicando una direzione di medio lungo periodo più chiara per il processo di programmazione negli Stati Membri, agevolando al tempo stesso anche il coordinamento settoriale e territoriale del complesso degli interventi.

Uno degli ambiti prioritari definiti dal Quadro Strategico Comune riguarda il tema delle infrastrutture, per il quale il QSC individua come obiettivo principale la concentrazione su forme di trasporto sostenibile e l'investimento su progetti prioritari con il maggior valore aggiunto a livello europeo, cioè i Network Trans-Europei.

Nella strategia comunitaria sui trasporti, il rafforzamento dei network Trans-europei costituisce, infatti, uno degli ambiti maggiormente capaci di contribuire alla coesione europea e al rafforzamento del mercato interno e dell'occupazione. Secondo il QSC, le azioni chiave per la strategia sui trasporti si dovranno tradurre in azioni che favoriscano la multimodalità su ferrovie, le vie navigabili interne e marittime, lo sviluppo delle tecnologie innovative nel campo dei trasporti, nonché in azioni che contribuiscano alla riduzione della congestione su strada, delle emissioni di gas serra e dei gas inquinanti e che migliorino la sicurezza.

Si tratta di una scelta strategica chiara, strettamente legata alle indicazioni espresse nella strategia di Europa 2020, indirizzata verso un'azione di crescita inclusiva e sostenibile, per un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, capace di sfruttare in modo efficiente e sostenibile, tutelare l'ambiente e sviluppare nuove tecnologie e metodi di produzione sostenibili. Nelle indicazioni dell'Unione Europea, infatti, si mette un particolare accento sul perseguimento della sostenibilità ambientale, privilegiando la tipologia di trasporto su rotaia al posto di quella su gomma (più inquinante) che non verrebbe più finanziata dai fondi strutturali europei.

Questa impostazione, nelle sue ricadute progettuali, riguarda strettamente il nostro Paese.

Dei 9 TEN-T Network individuati a livello europeo, ben tre riguardano l'Italia, di cui quello "scandinavo-mediterraneo", in particolare, attraversa tutto il territorio nazionale da nord a sud e collega lo stesso Mezzogiorno. All'interno del corridoio scandinavo-mediterraneo, tra i progetti allo studio e finanziabili tramite il Connecting Europe Facility<sup>3</sup> (che dispone per il periodo 2014-20, di 33,3 miliardi di euro) figura, tra gli altri interventi, il collegamento ferroviario Napoli-Bari.

### **3.2 L'Obiettivo tematico Infrastrutture nell'Accordo di partenariato 2014-20**

Sul piano nazionale, le coordinate della nuova politica infrastrutturale nella nuova programmazione vanno rintracciate nell'Accordo di partenariato, il documento, previsto dai Regolamenti Comunitari con cui ogni Stato membro è chiamato a definire la propria strategia, le priorità e le modalità di impiego dei fondi strutturali europei per il periodo 2014-2020, tenendo conto della strategia individuata a livello comunitario nel Quadro Strategico Comune, e in una logica di stretta integrazione tra programmazione Europea-Nazionale-Locale.

Secondo la bozza di Accordo inviata alla Commissione europea il 22 aprile 2014, e attualmente oggetto di negoziato per l'approvazione definitiva, la strategia di intervento nazionale dovrebbe essere articolata in 11 Obiettivi Tematici, di cui uno, l'OT7, dedicato al tema delle Infrastrutture di Trasporto Sostenibile per le sole Regioni meno sviluppate. Sono destinate a questo Obiettivo risorse per 1.941 milioni di euro, che diventano 3,9 miliardi di euro per effetto del cofinanziamento nazionale. Si tratta di risorse importanti, ma fortemente ridotte, di circa la metà, rispetto alle risorse previste nel ciclo 2007-2013. Questa scelta non è, tuttavia, frutto di una minore considerazione dell'importanza del tema, ma di una scelta di opportunità legata alla insufficiente capacità di ultimare i progetti nei tempi previsti dalla normativa comunitaria (cfr. *ultra*).

Non a caso, la dotazione in questo OT è commisurata in parte al completamento di alcuni Grandi Progetti (prevalentemente ferroviari) che si sono avviati nella programmazione 2007-2013 e in parte per il rafforzamento ulteriore di alcune grandi direttrici ferroviarie interne al Mezzogiorno (sforzo già avviato con risorse nazionali), nonché per la realizzazione di progetti di rafforzamento di logistica e intermodalità a servizio del sistema produttivo. In tutti i casi, sarà comunque necessario identificare solo interventi puntuali di cui garantire la realizzazione entro il ciclo. Parte rilevante di questi interventi sarà contenuta in un Programma Operativo Nazionale (PON) gestito dal Ministero delle Infrastrutture, di cui tuttavia, alla data di oggi, non si conosce la struttura e il dettaglio. Il fattore "tempo" e la relativa "fattibilità" degli interventi fanno, dunque, premio su qualunque altra indicazione strategica. Il dettaglio delle scelte programmatiche deve essere perciò coerente con tale impostazione.

Così, secondo la bozza di Accordo di partenariato inviata nel dicembre scorso alla Commissione europea, l'OT7 dovrebbe essere articolato in 5 Risultati/Obiettivi Specifici

3 - La Commissione europea ha previsto all'interno del bilancio pluriennale dell'Ue 2014-2020, un piano di investimenti nominato "Meccanismo per collegare l'Europa" (Connecting Europe Facility - CEF), destinato a migliorare le reti europee di trasporto, energia e digitali e di telecomunicazione.

su cui orientare le azioni, a cui è stato assegnato un peso percentuale di allocazione delle risorse così ripartito:

<b>Risultato Atteso</b>	<b>Contenuto</b>	<b>Peso</b>
<b>RA 7.1</b> <i>Potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza</i>	<i>Completare le infrastrutture ferroviarie avviate ed elevare le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria in termini di interoperabilità, adeguamento alle esigenze del trasporto merci e di compatibilità tra traffico merci e passeggeri, riduzione dei tempi di percorrenza ed aumento dell'accessibilità e della qualità del servizio</i>	58%
<b>RA 7.2</b> <i>Aumento della competitività del sistema portuale e interportuale</i>	<i>Migliorare la capacità di accoglimento dei traffici (e di inoltrare/ricevere le merci lungo i corridoi multimodali europei essenziali), Potenziare le infrastrutture; Ottimizzare la filiera procedurale anche doganale; Potenziare l'interoperabilità dei supporti tecnologici nella gestione e pianificazione dei traffici; Qualificare le imprese logistiche in termini dimensionali e di qualità dei servizi offerti.</i>	28%
<b>RA 7.3</b> <i>Integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale</i>	<i>Garantire nei nodi urbani e logistici una connessione senza interruzioni tra la rete globale, quella regionale e locale organizzando in modo più efficiente e sostenibile l'interfaccia fra trasporto a lungo raggio e di ultimo miglio elevando il livello di interconnessione dei nodi di interscambio modale e il grado di omogeneità per caratteristiche operative e servizi offerti</i>	6%
<b>RA 7.4</b> <i>Rafforzamento delle connessioni con la rete globale delle aree interne</i>	<i>Assicurare il completamento dei progetti che garantiscono continuità territoriale. Migliorare le connessioni interne, contemporaneamente diminuendo i fenomeni di congestione e innalzando la sicurezza.</i>	6%
<b>RA 7.5</b> <i>Ottimizzazione del traffico aereo</i>	<i>Migliorare la capacità di movimentazione di merci e passeggeri attraverso interventi di potenziamento tecnologico, in un quadro di razionalizzazione del sistema aeroportuale italiano e di realizzazione del cielo unico europeo</i>	2%

Come detto, il negoziato su tali scelte è in corso ma, già nell'attuale stato di definizione, esse costituiscono una chiara indicazione di fondo.

### 3.3 L'obiettivo tematico Agenda digitale nell'Accordo di partenariato 2014-20

Un secondo ambito fondamentale per una politica infrastrutturale che guarda al futuro è il tema strategico dell'Agenda digitale e dei connessi interventi nelle infrastrutture di rete.

I target europei per l'Agenda digitale impongono, infatti, di conseguire, entro il 2020, la copertura del 100% della popolazione raggiunta dalla rete digitale. Nel 2012 la media italiana è stata pari al 55,5%. I dati confermano anche una situazione a macchia di leopardo in termini di infrastrutturazione e banda larga, che penalizza soprattutto le regioni del Mezzogiorno. Per definire un percorso certo di superamento di questi divari, nel 2012 è stata definita una vera e propria "Agenda digitale italiana", che recepisce i target europei individuando un percorso di riduzione dei divari socio-economici tra i territori, divari che vedono una situazione di svantaggio soprattutto per le regioni del Mezzogiorno. L'attuazione dell'Agenda digitale viene dunque considerata centrale per conseguire obiettivi di crescita e la piena disponibilità di banda larga e di servizi online ha una rilevanza strategica nelle politiche comunitarie e nazionali in materia di competitività, innovazione e sviluppo, tanto da dedicare a questa priorità un distinto Obiettivo Tematico nel nuovo Accordo di partenariato.

Secondo la citata bozza di Accordo di partenariato, l'OT2, orientato alla promozione dell'accesso, all'uso e alla qualità delle tecnologie di informazione e comunicazione, dovrebbe avere un'allocazione complessiva di risorse comunitarie pari a 1.789 milioni di euro, di cui 1.411 milioni nelle regioni meno sviluppate, dotazioni che raddoppiano se si tiene conto del cofinanziamento nazionale. Dovrebbe essere articolato in 3 Risultati/Obiettivi Specifici su cui orientare le azioni, a cui è stato assegnato un peso percentuale di allocazione delle risorse, per le regioni meno sviluppate, così ripartito:

<i>Risultato Atteso</i>	<i>Peso</i>
<i>RA 2.1 Riduzione dei divari digitali nei territori e diffusione di connettività in banda larga e ultra larga ("Digital Agenda" europea)</i>	<i>45%</i>
<i>RA 2.2 Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili della PA offerti a cittadini e imprese (in particolare nella sanità e nella giustizia)</i>	<i>33%</i>
<i>RA 2.3 Potenziamento della domanda di ICT di cittadini e imprese in termini di utilizzo dei servizi online, inclusione digitale e partecipazione in rete</i>	<i>22%</i>

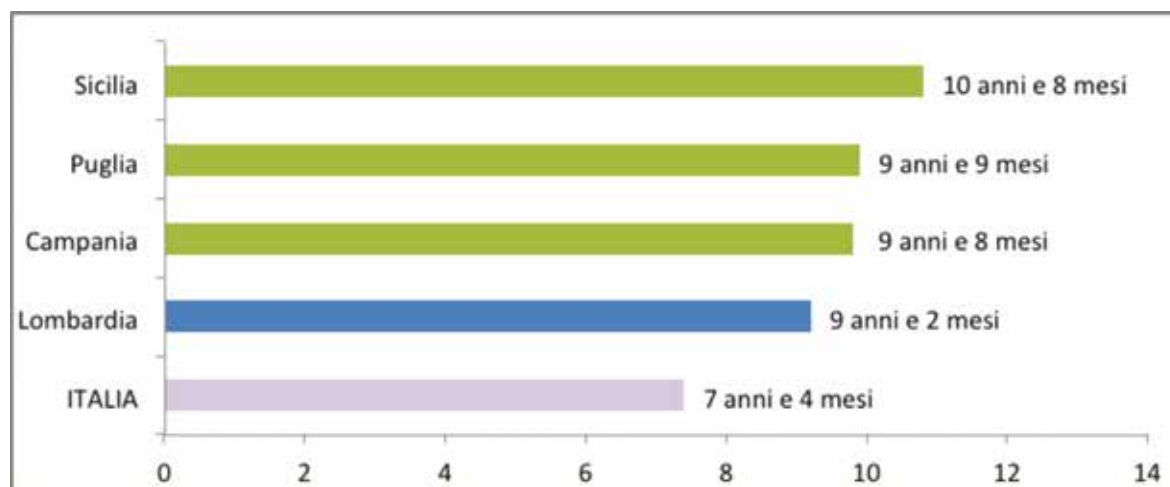
Come si può osservare dalla tabella, oltre un terzo delle risorse dell'OT sono destinate ad investimenti infrastrutturali nel potenziamento della rete.

### 3.4 Vincoli al finanziamento di infrastrutture sui fondi strutturali

È interessante notare come molte delle scelte che condizionano la politica infrastrutturale nel nuovo ciclo di programmazione prendono spunto e traggono insegnamento, come si è visto, dalle esperienze dei passati cicli di programmazione. In particolare, il ciclo di programmazione 2014-20, prova a rimuovere una delle principali criticità riscontrate nelle programmazioni precedenti; soprattutto, la scarsa attenzione all'attuazione e al "tempo" viene considerata tra i principali mali dell'azione pubblica in Italia, con effetti particolarmente gravi nel caso degli investimenti per lo sviluppo<sup>4</sup>.

Nella tabella sottostante vengono stimati i tempi di realizzazione delle opere infrastrutturali in Italia ed in alcune regioni del Mezzogiorno, rendendo evidente la sostanziale impossibilità di utilizzare i fondi strutturali, di durata settennale, per la realizzazione di opere pubbliche che, anche solo facendo riferimento alla media nazionale, travalicano i tempi della programmazione comunitaria.

#### Stima dei tempi di realizzazione "tipica" delle opere pari a 100 milioni di euro per il settore "Altri trasporti"<sup>5</sup>



Fonte: Elaborazione Confindustria e SRM su dati MISE - DPS - UVER. Consultazione del software VISTO a novembre 2013

Ne consegue che, per evitare che i progetti di sviluppo non superino l'orizzonte temporale della spesa dei programmi comunitari, gli appostamenti dei Fondi Strutturali, che implicano operazioni infrastrutturali, dovranno essere diretti a progetti già chiaramente identificati dall'inizio del ciclo e ad uno stadio di maturazione progettuale adeguato alla natura delle opere da realizzare entro il ciclo di programmazione.

Altrettanto importante è l'altro vincolo all'utilizzo dei fondi strutturali per interventi a finalità regionale, cioè la già richiamata necessità di rispettare e adeguare gli interventi

4 - "Metodi e obiettivi per un uso efficace dei fondi comunitari 2014-2020"

5 - I dati si riferiscono al settore "Altri trasporti", che comprende i progetti relativi alla realizzazione, al funzionamento, all'utilizzo, alla manutenzione di infrastrutture di trasporto ferroviario, marittimo, aereo, lacuale e fluviale, compresi porti, aeroporti, stazioni e interporti.

agli obiettivi di Europa 2020, in termini di sostenibilità ambientale e riduzioni dell'impatto ambientale delle opere. Proprio in quest'ottica, i fondi strutturali tenderanno a finanziare principalmente sistemi di trasporto sostenibili e minori saranno le risorse per il finanziamento di progetti di collegamento stradale: ne consegue una più forte necessità di reperimento di finanziamenti alternativi a quelli europei per il finanziamento di interventi di natura infrastrutturale.

### **3.5 Il ruolo del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione**

A fronte di una così rilevante concentrazione degli stanziamenti derivanti da fondi strutturali, la strategia delineata nell'Accordo di Partenariato prevede l'utilizzo sinergico e fortemente integrato del secondo pilastro finanziario della politica di coesione: il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione - FSC, ovvero il vecchio Fondo per le Aree Sottoutilizzate - FAS.

Secondo l'Accordo di partenariato, infatti, la strategia di adeguamento agli standard più moderni del sistema infrastrutturale del Paese e in particolare nel Mezzogiorno, dovrà guardare soprattutto, anche se non in maniera esclusiva, alle fonti aggiuntive a finanziamento nazionale, ed in particolare alle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione. Il Fondo è uno strumento nazionale finalizzato a promuovere la coesione territoriale attraverso investimenti pubblici. Questo Fondo, per la sua maggiore flessibilità nella gestione dei tempi, si presta meglio a sostenere investimenti infrastrutturali considerati prioritari ma la cui complessità e quindi tempistica di progettazione e attuazione supera l'orizzonte temporale dei cicli di programmazione comunitaria.

E' importante, tuttavia, essere consapevoli delle possibili criticità connesse con questa fonte finanziaria. La recente Legge di stabilità 2014, ha deliberato, infatti, un cospicuo rifinanziamento delle risorse destinate al FSC, che ammonteranno a 54.810 milioni di euro<sup>6</sup> per il periodo di programmazione 2014-2020, e che saranno destinate a sostenere esclusivamente interventi per lo sviluppo, anche di natura ambientale, secondo la chiave di riparto che prevede di destinare l'80 per cento alle aree del Mezzogiorno e il 20 per cento alle aree del Centro-Nord.

Con la stessa Legge di Stabilità 2014 vengono stabilite anche le modalità di stanziamento delle risorse che sono determinate per quote annuali e nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica. Si tratta di una limitazione importante. In questo modo, infatti, il Fondo di Sviluppo e Coesione, che potenzialmente ben si presta a finanziamenti di grandi opere di sviluppo infrastrutturale su un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, non garantisce un'effettiva e certa programmabilità delle risorse, portando con sé il rischio di indisponibilità finanziaria e di potenziale interruzione dei progetti già avviati.

Si tratta di un rischio che non va sottovalutato, e che andrà affrontato (unitamente al vincolo costituito dal Patto di Stabilità interno delle regioni) per garantire una piena ed efficace attuazione della politica di Coesione.

6 - Con la Legge di stabilità 2014, si dispone l'iscrizione in bilancio dell'80 per cento del predetto importo secondo la seguente articolazione annuale: 50 milioni per l'anno 2014, 500 milioni per l'anno 2015, 1.000 milioni per l'anno 2016.

### **3.6 Infrastrutture e progetti infrastrutturali in Campania ed in provincia di Benevento secondo Open Coesione**

Non va, comunque, dimenticato che già oggi, anche grazie all'attuale ciclo di programmazione dei fondi strutturali e del FSC, sono numerosi i progetti infrastrutturali programmati e/o avviati. Infatti secondo Open Coesione<sup>7</sup> (la banca dati sull'attuazione degli investimenti programmati nel ciclo 2007-2013 da Regioni e amministrazioni centrali dello Stato con le risorse per la coesione) nel ciclo di programmazione 2007-13 risultano monitorati per la provincia di Benevento ben 238 progetti sul tema Infrastrutture, per un totale di circa 411 milioni di finanziamento pubblico totale. Di queste risorse, circa la metà (202 milioni di €) derivano da assegnazioni CIPE e sono relative a 7 grandi Progetti, tra cui: Adeguamento a 4 corsie della SS 372 'Telesina' dal km 0+000 al km 60+900; Asse Ferroviario AV/AC Napoli-Bari - raddoppio in variante Apice-Orsara; Asse Ferroviario AV/AC Napoli-Bari - raddoppio Frasso Telesino- Vitulano; Asse Ferroviario AV/AC Napoli-Bari - velocizzazione Napoli-Bari). L'Alta Velocità/Alta Capacità è dunque, già oggi, destinataria di parte rilevante degli investimenti infrastrutturali destinati al territorio.

I restanti progetti (che hanno un finanziamento medio di 920.841 € a progetto) riguardano principalmente interventi di adeguamento di edifici, riqualificazioni e ammodernamenti di opere pubbliche, interventi di prevenzione dei rischi e miglioramento ambientale.

La banca dati Open Coesione, rileva che dei 238 progetti ammessi a finanziamento solamente 40, presentano un avanzamento nei pagamenti per un valore di 45 milioni (l'11% sul totale del finanziamento pubblico), suggerendo, seppur i dati possano essere imparziali e non esaustivi, lentezza e difficoltà nella progressione e nel completamento delle opere: un ulteriore elemento di riflessione da non sottovalutare.

### **3.7 Conclusioni**

A livello europeo e a livello nazionale, ed in particolare per le regioni del Mezzogiorno, il tema delle infrastrutture rimane, dunque, prioritario anche nella programmazione 2014-20. Nel tradurre le indicazioni programmatiche in interventi concreti, bisognerà però tenere conto delle precise indicazioni della strategia comunitaria e delle valutazioni derivanti dalle esperienze precedenti di programmazione dei fondi della politica di Coesione (nazionali ed europei), che in entrambi i casi pongono notevoli vincoli all'utilizzo di tale risorse. I vincoli sono legati sia alla tipologia delle opere infrastrutturali che si intendono privilegiare che alla fattibilità delle opere all'interno del quadro amministrativo e strumentale dei fondi comunitari. Vi sono inoltre vincoli legati agli obiettivi della strategia comunitaria, che intende privilegiare i grandi network di trasporto e le direttrici strategiche che favoriscono scambi commerciali e di persone, e che sono condizionati a presupposti di sostenibilità finanziaria e di basso impatto ambientale.

7 - [www.opencoesione.gov.it](http://www.opencoesione.gov.it)

Vi sono poi i vincoli dettati dal funzionamento dei fondi strutturali europei che presentano regole rigide, dalla fase di presentazione dei progetti, a quella di rendicontazione finale delle spese, fasi legate a precise regole di rispetto della tempistica per l'esecuzione dell'intervento. In quest'ottica l'Italia ha sovente mostrato grandi difficoltà nell'utilizzo dei fondi strutturali, sia per una lentezza e difficoltà nell'avvio della programmazione nazionale e regionale dei Fondi (si stima che, come già successo in passato, anche il ciclo 2014-20 partirà con un anno di ritardo) sia per la lentezza stessa della realizzazione delle opere infrastrutturali che, come visto, travalica di diversi mesi il settennato previsto per la programmazione. Diventa obbligatorio, dunque, per i fondi strutturali europei, concentrarsi in Italia prevalentemente su opere infrastrutturali già individuate ed approvate e con un livello avanzato di realizzazione fisica. Opere infrastrutturali nuove potranno essere previste dal Fondo Sviluppo e Coesione, la cui programmazione potrebbe però essere condizionata dai vincoli di finanza pubblica e dalle incertezze politiche.

In estrema sintesi, dunque, nel delineare una coerente ed efficace politica infrastrutturale per lo sviluppo di un territorio, è fondamentale individuare con precisione le opere infrastrutturali coerenti con le fonti di finanziamento a disposizione e che ne rispettino i vincoli e le condizioni alla realizzazione. Particolare attenzione dovrà essere posta sulla valutazione costi-benefici, capace di motivare e sostenere le scelte strategiche da compiere.

Priorità di intervento che privilegiano il criterio della strategicità degli investimenti (ossia la capacità potenziale di promuovere e sostenere i processi di sviluppo delle imprese e dei territori assieme a quello della rapidità dei tempi di completamento delle opere e della coerenza programmatica rispetto alla fonte di finanziamento prescelta), potranno avere una significativa priorità nelle scelte programmatiche da compiere.

## FOCUS

### L'importanza della rete infrastrutturale per la filiera agroindustriale

L'industria alimentare italiana insieme ad agricoltura, indotto e distribuzione, rappresenta il 17% del PIL nazionale.

Circa il 20% di tale ricchezza è da attribuire alla produzione agroindustriale che rappresenta un valore riconosciuto nel mondo per l'elevata qualità della materia prima e la capacità di trasformarla in prodotti di eccellenza.

Considerato anche il settore agricolo, l'Italia si posiziona al secondo posto in Europa dopo la Francia (35,8 miliardi).

Nonostante tutto, l'Italia risulta essere un Paese importatore netto di materie agricole con un saldo commerciale negativo di 6,5 mrd di euro. La bilancia commerciale è nel complesso negativa (- 8,7 mrd di €); tale esito è in buona parte correlato al deficit di produzione agricola, che conta per 5,4 mrd €, rispetto alle esigenze dell'industria alimentare e alla dipendenza dall'estero per molte produzioni.

Le principali regioni meridionali per valore delle produzioni alimentari sono Campania, Puglia e Sicilia dove viene prodotto l'80% della produzione complessiva.

In questo contesto si inserisce la provincia di Benevento che ha, da sempre, una forte vocazione agricola e l'agroindustria rappresenta uno dei settori di punta dell'economia sannita (l'industria alimentare pesa il 22,5% sul totale delle imprese manifatturiere).

La filiera agroalimentare va, dunque, sostenuta ed aiutata.

Uno dei costi che maggiormente penalizza le imprese che operano lungo la filiera è quello relativo al trasporto di merci e prodotti, che rende meno competitive le nostre imprese rispetto a quelle d'Europa.

In particolare nel trasporto su gomma - che resta il più utilizzato rispetto agli altri - il costo chilometrico sostenuto dalle imprese italiane è sensibilmente più elevato rispetto alla media europea e rispetto a quello riscontrato nei confronti degli altri Paesi dell'Unione. Costo chilometrico dell'autotrasporto (compreso di spese carburanti, personale, pedaggi ecc.).

#### Confronto con i principali Paesi europei.

Italia	1,54 €
Francia	1,46 €
Germania	1,44 €
Regno Unito	1,18 €

Fonte: Albo Nazionale Autotrasportatori

Ancora più evidente è l'analisi della spesa alimentare per costi di filiera - elaborata da Nomisma su dati ISTAT, Eurostat AIDA - dalla quale si evince che per ogni 100 euro che si spendono per l'alimentazione, 5,70 € sono destinati alle spese di trasporto e logistica.

Le criticità del settore agroindustriale quindi sono legate principalmente alla riduzione dei margini di redditività che, unitamente all'attuale stretta del credito e connessi elevati costi, limitano gli investimenti nel settore<sup>8</sup>.

8 - Commento del professore Ennio Forte

La realizzazione di alcune opere strategiche consentirebbe di aprire le strade ad interventi logistici.

Una valorizzazione della logistica- intesa come insieme di tutte quelle tecniche e funzioni organizzative legate alla garanzia di consegna del prodotto al rispetto di modi e tempi - darebbe un impulso notevole a tutto il settore, aprendo spazi e opportunità per nuovi investimenti.

Tra le soluzioni, oltre allo sviluppo infrastrutturale, vi è lo sviluppo dell'associazionismo e della rivisitazione e logisticizzazione delle filiere in apposite piattaforme logistiche di settore ed altre infrastrutture dedicate di ordine superiore (distripark, centri merci, transitpoint ).

La distribuzione moderna, ormai, rappresenta uno dei punti di riferimento per l'espansione delle imprese agroalimentari, data la fitta rete di relazioni esistenti tra agricoltura, industria di trasformazione alimentare e sistema logistico e distributivo.

In particolare, essa si pone quale principale interlocutore del settore agricolo, avendo ampliato la propria offerta anche ai prodotti freschi, in particolare carni ed ortofrutta, e favorendo la nascita di un forte rapporto di fidelizzazione del cliente al punto di vendita<sup>9</sup>.

**Da questi dati risulta chiara l'importanza strategica degli investimenti infrastrutturali per valorizzare una delle filiere portanti dell'economia nazionale e locale.**




Fonte: Nomisma, ANCD<sup>10</sup>. Anno 2009

9 - Ibidem

10 - Associazione Nazionale Cooperative fra Dettaglianti

## STIMA

<b>COSTI ESTERNI DI FILIERA</b>		Mezzi tecnici agricoli	1,20 €
		Energia ed utenze	3,70 €
		Packaging	8,50 €
		<b>Trasporto e logistica</b>	<b>5,70 €</b>
		Costi promozionali	5,00 €
		Altro	2,90 €

Fonte: Nomisma, ANCD. Anno 2009

<b>UTILE DI FILIERA</b>		Agricoltura	0,70 €
		Industria alimentare	1,10 €
		Commercio ingrosso	0,40 €
		Distribuzione a Libero Servizio	0,30 €
		Dettaglio tradizionale	0,10 €
		Ristorazione	0,40 €

Fonte: Nomisma, ANCD. Anno 2009

## CAPITOLO 4

### Le opere di rilevanza nazionale ed europea

#### 4.1 L'Alta Capacità Napoli Bari

##### Localizzazione

L'opera è inserita tra le infrastrutture del Corridoio europeo Helsinki - La Valletta e tra le infrastrutture strategiche del Piano Nazionale per il Sud.

Le tratte che interessano il territorio della provincia di Benevento sono:

Raddoppio Cancello - Frasso Telesino

Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano

Raddoppio Apice - Orsara

D'interesse nell'ottica globale del progetto infrastrutturale è soprattutto la Variante Cancello - Napoli.

##### L'iter burocratico

L'intervento, che inizialmente includeva la linea Napoli - Bari, con il contratto Istituzionale di sviluppo (CIS) è stato ridefinito per la linea Napoli-Bari-Lecce/Taranto. Il Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce/Taranto, sottoscritto il 2 agosto 2012 dal Ministro per la Coesione Territoriale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Basilicata, la Regione Campania, la Regione Puglia, Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), ha previsto un costo complessivo dei lavori di 7.116 milioni di euro di cui 3.532 milioni già finanziati<sup>11</sup>.

Nell'allegato predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al DEF 2014, è confermata la strategicità dell'opera, individuata come "core network"; sono confermati gli investimenti ed indicate le risorse da reperire.

<b>CONTRATTI ISTITUZIONALI DI SVILUPPO: NAPOLI- BARI - LECCE/TARANTO</b>	
<b>DATI DI SINTESI</b>	<b>INDICATORI ECONOMICI</b>
<i>Dati di sintesi per la realizzazione del CIS</i>	<i>L'intervento prevede una ripartizione dei costi così articolata:</i>
<i>Regione/i sottoscrittrice/i:</i>	<i>Costo opera: € 7.116.027.931</i>
<i>Basilicata, Puglia, Campania</i>	<i>Costo per interventi infrastrutturali: € 6.371.800.000</i>
<i>Regione/i coinvolta/e:</i>	<i>Costo per interventi tecnologici: € 744.227.931</i>
<i>Basilicata, Puglia, Campania, Marche, Molise</i>	<i>Avanzamento spesa: € 479.105.817,54</i>
<i>Sistema: Ferroviario</i>	<i>Avanzamento spesa %: 6,73</i>
<i>Ente attuatore: RFI</i>	<i>Finanziamento disponibile: € 3.532.027.931,74</i>
	<i>Fabbisogno residuo: € 3.583.999.999,26</i>

Fonte: Contratti Istituzionali di Sviluppo. Dati aggiornati al 28 febbraio 2014.

<sup>11</sup> - <http://operecis.gov.it/site/cis/home/opere-in-corso/napoli-bari-leccetaranto.html>

<i>Direttrice ferroviaria Napoli - Bari - Lecce/Taranto</i>			
<i>Intervento</i>	<i>Costo previsto (milioni di euro)</i>	<i>Attività finanziata (milioni di euro)</i>	<i>Risorse da stanziare (milioni di euro)</i>
<i>Nodo di Napoli: ACC Napoli centrale</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>-</i>
<i>Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico</i>	<i>77</i>	<i>77</i>	<i>-</i>
<i>Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico - ulteriore fase</i>	<i>28</i>	<i>28</i>	<i>-</i>
<i>Variante Cannello - Napoli</i>	<i>813</i>	<i>813</i>	<i>-</i>
<i>Raddoppio Cannello - Frasso Telesino</i>	<i>730</i>	<i>730</i>	<i>-</i>
<i>Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano</i>	<i>986</i>	<i>21</i>	<i>965</i>
<i>Raddoppio Apice - Orsara</i>	<i>2.676</i>	<i>57</i>	<i>2.619</i>
<i>Tratta Cervara - Bovino</i>	<i>250</i>	<i>250</i>	<i>-</i>
<i>Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>-</i>
<i>Nodo di Bari: Bari Sud (Bari centrale - Bari Torre a Mare)</i>	<i>391</i>	<i>391</i>	<i>-</i>
<i>Sistemazione Nodo di Bari (ACC Bari P.N.)</i>	<i>159,6</i>	<i>159,6</i>	<i>-</i>
<i>Nodo di Bari: PRG e ACC Bari centrale</i>	<i>90</i>	<i>90</i>	
<i>Completamento attrezzaggio Bari - Taranto</i>	<i>18</i>	<i>18</i>	<i>-</i>
<i>Raddoppio Bari S. Andrea - Bitetto</i>	<i>219,8</i>	<i>219,8</i>	<i>-</i>
<i>SCC Bari - Taranto</i>	<i>30</i>	<i>30</i>	<i>-</i>
<i>SCC Bari - Lecce</i>	<i>78,6</i>	<i>78,6</i>	<i>-</i>
<i>PRG e ACC Lecce</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>-</i>
<i>Velocizzazione Bari - Lecce</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>-</i>

<i>Velocizzazione Napoli - Bari</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>-</i>
<i>Ammodernamento linea ferroviaria Potenza - Foggia</i>	<i>200</i>	<i>200</i>	<i>-</i>
<i>Completamento SCC Adriatica</i>	<i>78</i>	<i>78</i>	<i>-</i>
<i>Raddoppio Pescara - Bari: tratta Ripalta- Lesina</i>	<i>106</i>	<i>106</i>	<i>-</i>
<b>TOTALE: 7.116 milioni di euro</b>	<b>7.116 milioni di euro</b>	<b>3.532 milioni di euro</b>	<b>3.584 milioni di euro</b>

Fonte: elaborazione Confindustria Benevento su dati DPS

La Legge di Stabilità 2014 all'articolo 76 afferma che il CIPE può approvare i progetti preliminari della tratta APICE-ORSARA, FRASSO TELESINO-VITULANO anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa ed i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore a 10% del costo complessivo delle opere. A tal fine è autorizzata la spesa di 120 milioni di Euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029.

I finanziamenti ad oggi previsti sono ripartiti tra fondi statali, Legge Obiettivo, Piano di Azione Coesione, Programma operativo nazionale "Reti e Mobilità", Programma operativo nazionale "Trasporti", Fondo di Coesione.

### **Strategicità**

La realizzazione dell'opera garantirà la presenza di una linea di alta capacità in un territorio, quale quello sannita, che rappresenta punto nodale per i collegamenti nord - sud, est - ovest.

Il passaggio dell'alta capacità, oltre a garantire spostamenti veloci e moderni destinati al traffico passeggeri, può rappresentare il presupposto fondamentale per la creazione di innesti con infrastrutture (come gli interporti) per il trasporto multimodale, nonché un efficace mezzo di collegamento verso snodi portuali ed aeroportuali.

### **Benefici attesi**

I benefici riferibili alla presenza della linea ferroviaria ad alta capacità Napoli - Bari nel territorio sannita sono molteplici.

L'infrastruttura collega i principali poli industriali del territorio campano, lucano e pugliese che, con oltre 60.000 occupati diretti nel solo settore della meccanica, rappresentano il 55% dell'intero settore nel Sud Italia. L'opera ferroviaria anche in considerazione delle

piastre logistiche che saranno create a Foggia e nel beneventano, si configura come asse portante di interconnessione tra il Mar Tirreno, l'Adriatico e lo Ionio<sup>12</sup>.

La realizzazione della linea ferroviaria può garantire, nell'ambito del trasporto passeggeri, un risparmio di tempo per i collegamenti verso Napoli (Benevento - Napoli da 90 a 45 minuti; Benevento - Roma da 110 a 95 minuti, Napoli - Bari da 218 a 170 minuti) consentendo un trasferimento del flusso di traffico verso il trasporto ferroviario.

La riduzione dei tempi di percorrenza potrebbe incidere su una più equa distribuzione della popolazione tra fascia costiera ed aree interne.

Si può rilevare, infatti, un potenziale sviluppo di residenti verso Benevento città o anche provincia, in provenienza dai comuni della fascia interna detta Napoli nord (circa 1.000.000 di abitanti), che potrebbe vivere un secondo esodo di fronte alle recenti e gravissime crisi ed emergenze ambientali (vedi nuovo termovalorizzatore a Giugliano (150.000 abitanti e terza città della Campania che si aggiunge a Casoria sempre a Napoli nord).

Invero, il primo esodo verso la conurbazione nord di Napoli, iniziato negli anni ottanta quando la città di Napoli aveva 1.250.000 abitanti, è derivato dalla mancanza di offerta abitativa nei comuni ipercongestionati della fascia costiera a ovest (barriera industriale Italsider ed altre oggi dismesse) e a est (zona industriale storica oggi dismessa).<sup>13</sup>

Secondo dati ISTAT la densità abitativa registrata nella provincia di Napoli è di 2.605,8 abitanti/Kmq; nella stessa provincia è presente anche la città più densamente abitata, Portici con 55.812 abitanti e una densità abitativa di 12.402,7 abitanti/Kmq.

La provincia di Benevento, invece, conta una densità abitativa di appena 137,4 abitanti/Kmq e la maggior parte dei comuni non raggiunge i 5.000 abitanti e sono oggi a rischio desertificazione.

Si potrebbe auspicare una politica d'incentivi - favorita anche dalla presenza di una rete infrastrutturale moderna e veloce - per ridistribuire la popolazione che vive nella zona costiera sovraffollata, verso le zone interne meno abitate.

Ulteriore fattore che potrebbe favorire una distribuzione equa della popolazione all'interno del territorio campano, è dato dai prezzi di vendita ed affitto delle unità abitative.

Secondo rilevazioni effettuate a maggio 2014<sup>14</sup>, il prezzo medio delle abitazioni in vendita nella provincia di Napoli è di 2.702 €/mq contro i 1.196€/mq della provincia di Benevento; in più i prezzi medi di un affitto sono pari a 7,67 €/mq nella provincia di Napoli contro i 4,61 €/mq della provincia di Benevento.

In definitiva, si potrebbe assistere nei prossimi anni ad un controesodo verso Benevento davvero salutare per il riequilibrio demografico regionale e che porterebbe nuove possibilità di sviluppo all'area interna, soprattutto perché l'alta capacità attirerebbe una fascia di popolazione medio - alta, considerati i costi di spostamento ad essa collegati.

12 - <http://operecis.gov.it/site/cis/home/opere-in-corso/napoli-bari-leccetaranto.html>

13 - Commento del professore Ennio Forte

14 - [www.immobiliare.it](http://www.immobiliare.it)

L'opera consentirà una valida alternativa al trasporto merci su gomma adeguatamente supportata dagli interventi mirati al rafforzamento delle infrastrutture logistiche. Questa prospettiva apre così nuovi spiragli per la realizzazione della piattaforma logistica di Benevento.

## **Conclusioni**

Da questi dati ben si comprende il valore strategico dell'opera che può favorevolmente intervenire ad ampio raggio, come fattore propulsivo per lo sviluppo locale, regionale e nazionale, con evidenti ricadute sia sul tessuto sociale che su quello produttivo.

Occorre agire in tempi rapidi sull'avvio di questa importante infrastruttura; il pericolo più grande in questo momento per un'opera che trova conferma nella sua strategicità in tutti i documenti programmatici e che è già dotata di importanti risorse per l'avvio, si chiama BUROCRAZIA. Va assolutamente scongiurato lo stallo in cui l'opera rischia di arenarsi.

### **4.2 Adeguamento a 4 corsie della SS 372 "Telesina" dal Km 0 + 000 al Km 60 + 900.**

#### **Localizzazione**

La strada ha inizio presso il casello di Caianello in provincia di Caserta dell'A1 Milano - Napoli e termina a Benevento, sul raccordo autostradale 9 di Benevento all'intersezione con la SS 7 Appia.

Di tale arteria, soltanto il tratto tra il casello di Benevento sull'A16 e lo svincolo sulle SS8 per Campobasso, esteso per 24 km risulta a 4 corsie con spartitraffico, mentre la restante parte e per 61 km fino al casello di Caianello sull'A1 risulta a due corsie senza spartitraffico.

#### **Il progetto**

Già nel 2001 con Delibera CIPE n. 121 relativa al 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche, emanata in attuazione della Legge 443/2001 (Legge Obiettivo), l'opera viene inserita nel programma «Grandi Opere».

Successivamente con la delibera n.100 del 29 marzo 2006 il CIPE approva il progetto preliminare per l'importo di € 708 Milioni di euro e l'opera viene inserita nel documento «Infrastrutture Prioritarie» redatto dal Ministero delle Infrastrutture.

Contestualmente, vengono assegnate a questa tratta 110 Milioni di euro, mentre il Piano per il SUD (delibera CIPE del 3 agosto 2011) ne aggiunge altre 90 per un importo complessivo di 200 milioni di euro. Con la legge di stabilità per il 2014 viene confermato quanto stabilito dall'articolo 25 comma 11 ter. del DL Fare, incrementando lo stanziamento di altri 200 milioni di euro.

Ad oggi, quindi, le risorse finanziarie a disposizione sono pari a 400 milioni di euro. Il progetto originale, presentato nell'iniziativa di PF bandita nel luglio 2007 da ANAS, è stato dichiarato di pubblico interesse nel 2008 ed è stato quindi approvato dalla commissione V.I.A. presso il ministero dell'Ambiente nel 2010 ed infine validato da ANAS nel 2011. Successivamente, su sollecitazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e su richiesta di ANAS, è stato sviluppato un aggiornamento della proposta alla luce delle variazioni, anche di carattere legislativo, nel frattempo intervenute nello scenario di riferimento. Tale aggiornamento consegnato nel dicembre 2012 è stato poi ulteriormente adeguato per tener conto delle previsioni del cd "Decreto del Fare" dell'agosto 2013<sup>15</sup>.



Fonte: Regione Campania

### Flusso di traffico ed incidentalità

Una delle ragioni che rende indispensabile l'adeguamento a quattro corsie della SS 372 Benevento Caianello è certamente il flusso di traffico che la caratterizza.

Il monitoraggio condotto dall'Anas, in tre punti differenti (al Km 5,270 Pietravairano (Ce), al Km 26,800 Gioia Sannitica (Ce) e al Km 56,200 Torrecuso (Bn)), offre un quadro parziale ma non distorto dalla realtà, dell'importanza del traffico veicolare, i cui valori sono prossimi e addirittura superiori a quelli medi registrati su tutto il territorio regionale (tabella 4.2.1 e grafico 4.2.1).

I veicoli giornalieri medi transitanti sulla Telesina sono superiori del 16% rispetto alla media regionale. Un confronto che acquista ancor più valore se si considera la tipologia di strade monitorate dall'ANAS, per lo più autostradali a quattro corsie.

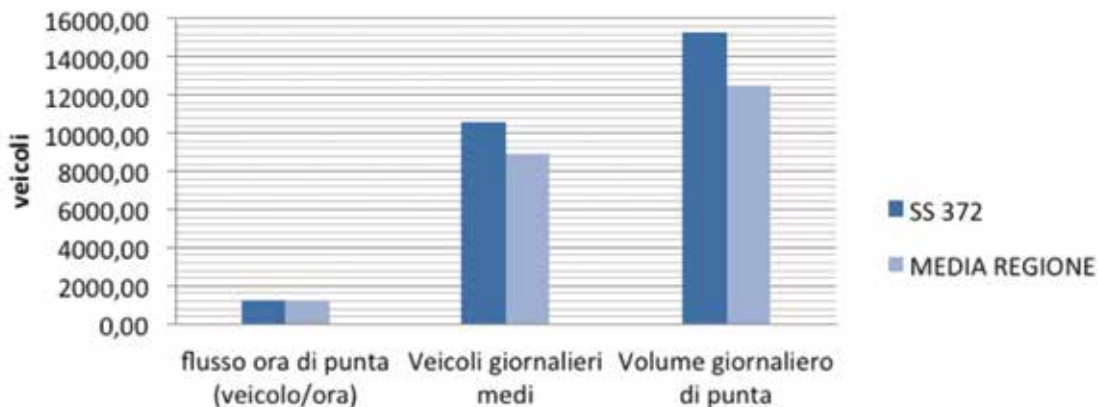
15 - Regione Campania, Accordo di Programma Quadro e Atto Aggiuntivo, giugno 2014

Tabella 4.2.1. Flusso di traffico anno 2012 : confronto SS 372 e media regionale.			
Strade	Flusso ora di punta (veicolo/ora)	Veicoli giornalieri medi	Volume giornaliero di punta
SS 372 KM 5,270 (PIETRAVAIRANO (CE))	1.112,00	9.297,57	14.127,00
SS 372 KM 26,800 GIOIA SANNITICA (CE)	997,00	8.148,57	12.896,00
SS 372 KM 56,200 TORRECUSO (BN)	1.491,00	14.310,43	18.971,00
<b>MEDIA SS 372</b>	<b>1.200,00</b>	<b>10.585,52</b>	<b>15.331,33</b>
<b>MEDIA Regione</b>	<b>1.209,81</b>	<b>8.896,74</b>	<b>12.492,81</b>

Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento su dati ANAS. Anno 2012

Grafico 4.2.1

Traffico veicolare: confronto SS 372 e Regione Campania. Anno 2012



Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento su dati ANAS. Anno 2012

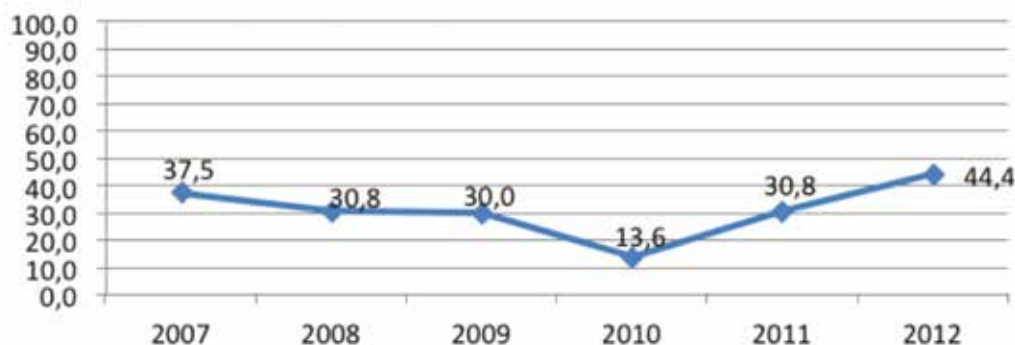
Particolare attenzione merita inoltre la corposa presenza di veicoli pesanti, con un volume medio pari a circa 1.598,67.

E' proprio questo dato che offre la misura della pericolosità della strada.

I dati storici sull'incidentalità forniti dalla Direzione Studi e ricerche dell'ACI, sulla strada in esame mostrano come un incidente su tre ha visto il coinvolgimento di almeno un mezzo di natura commerciale/industriale (grafico 4.2.1).

Grafico 4.2.1.

**SS 372: incidenti con coinvolgimento di almeno un mezzo di natura commerciale e/o industriale (val. percentuale)**



Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento su dati ACI/ISTAT. Anni 2007-2012

La strada statale 372 ha elevati indici di pericolosità superiori sia a quelli provinciali che a quelli regionali (tabella 4.2.2).

Il valore relativo agli incidenti per chilometro ( $I_{km}$ )<sup>16</sup> è superiore a quello medio attribuito alla nostra provincia così come quello relativo al rischio di incidente per strada ( $Ri_a$ )<sup>17</sup>. I valori che però destano maggiore preoccupazione sono quelli relativi al tasso di mortalità ( $Tm$ )<sup>18</sup>, all'indice di gravità ( $Ig$ )<sup>19</sup> e al rischio di mortalità per area ( $Rm_a$ )<sup>20</sup>.

**Il tasso di mortalità (160) risulta essere tre volte superiore al valore per la provincia di Benevento (53,57) ed elevatissimo anche dal confronto con i valori attribuiti alle altre province campane.**

L'indice di gravità riferito alla Benevento Caianello (80) è quasi tre volte superiore al valore provinciale (28,57) ed, anche in questo caso, molto alto rispetto ai valori delle altre province.

Il rischio di mortalità per area (4,04) è tre volte superiore al dato provinciale (1,38), nove volte superiore al quello della provincia di Avellino (0,44), cinque volte al dato della provincia di Salerno (0,7) quattro volte superiore al dato della provincia di Napoli (0,95) e due volte a quello della provincia di Caserta (1,77).

16 -  $I_{km}$ : incidente per chilometro = incidenti/estesa chilometrica della strada selezionata

17 -  $Ri_a$ : rischio di incidente per area = incidente per chilometro/ evento su ambito provinciale

18 -  $Tm$ : tasso di mortalità = (morti/incidenti)\*1000

19 -  $Ig$ : Indice di gravità = [morti/(morti+feriti)\*1000

20 -  $Rm_a$ : rischio di mortalità per area = tasso di mortalità/ evento su ambito provinciale

TABELLA 4.2.2. INDICATORI STATISTICI DI INCIDENTALITA' - ANNO 2012					
PROVINCIA	Ikm	Tm	Ig	Ria	Rma
Avellino	0,2	16,95	9,97	0,29	0,44
Benevento	0,33	53,57	28,57	0,47	1,38
Caserta	0,77	68,74	38,41	1,08	1,77
Napoli	1,68	36,94	23,5	2,37	0,95
Salerno	0,58	27,22	15,6	0,81	0,7
<b>SS 372</b>	<b>0,35</b>	<b>160</b>	<b>80</b>	<b>0,56</b>	<b>4,04</b>

Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento su dati ACI/ISTAT riferiti all'anno 2012.

Per offrire un ulteriore elemento di riflessione si è provveduto anche ad una comparazione di tre strade statali<sup>21</sup> basata sull'analoga estensione delle arterie nonché sull'analogo coefficiente di maggiorazione  $Ki^{22}$ , secondo i dati ACI/ISTAT.

La "Telesina" anche in questo caso detiene il triste primato della pericolosità, causato soprattutto dall'importanza del transito di mezzi pesanti (grafico 4.2.2).

#### Grafico 4.2.2

SS 372. Confronto incidenti con coinvolgimento mezzi commerciali/industriali(valore percentuale)



Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento su dati ACI/ISTAT. (anni 2007-2012)

21 - Comparazione tra la SS 372 Benevento Caianello, la SS 14 della Venezia Giulia (tratta Veneta) e la SS 76 della Val D'Esino (tratta marchigiana).

22 - Determinato in relazione all'intensità del traffico che si svolge lungo i tratti stessi, alla vicinanza di importanti centri abitati nonché all'importanza degli abitati stessi. Cfr. [www.anas.it](http://www.anas.it)

- SS 372  $ki=4$
- SS 14 dal km 1,56 al km 13  $ki=4$ ; dal km 13 al km 37,860  $ki=3,5$ ; dal km 37,86 al km 62,2  $ki=3$ ; dal km 62,2 al km 76,061  $ki=3,5$
- SS 76 dal km 3,314 al km 8,7  $ki=2$ ; dal km 8,7 al km 20,7  $ki=4$ ; dal km 20,7 al km 33,84  $ki=3$ ; dal km 33,84 al km 74,44  $ki=4$ .

## Strategicità

La SS 372 rappresenta l'arteria di collegamento più breve e diretta dei traffici che dalla Puglia arrivano a Roma e la sua strategicità va ben oltre il territorio provinciale, come dimostra il suo inserimento in tutte le programmazioni infrastrutturali stabilite dall'Unione Europea e dal Governo.

Gli oltre 80 milioni di tonnellate di merci trasportate su gomma (pari al 25% del volume di merci dell'intero Mezzogiorno, escluse le isole) che arrivano e partono dalla Puglia, hanno oggi due arterie principali di entrata e uscita: l'autostrada A14 c.d. adriatica verso il nord e l'A16 Napoli Bari verso la costa mediterranea. Quest'ultima è peraltro oggetto di numerose polemiche legate alla sicurezza a seguito della tragedia del pullman caduto dal viadotto tra Avellino Ovest e Baiano, che ha evidenziato i limiti orografici e strutturali dell'arteria di collegamento.

In questo contesto la c.d. Telese Caianello rappresenta un collegamento decisivo verso Roma perché con i suoi 72 Km collega direttamente l'A16 con l'A1 evitando il giro per Napoli che comporta un allungamento di oltre 80 km.

La telesina intercetta già oggi il traffico proveniente da Roma - Firenze - Bologna diretto in Puglia ma anche nel Salernitano e quindi in Calabria e in Sicilia, nonché nel Molise; traffico che oggi deve combattere con interminabili e insuperabili colonne di mezzi pesanti, limiti assurdi e una carreggiata diventata stretta per l'aumento del numero dei veicoli.

Questa arteria ha, infatti, avuto un aumento esponenziale del traffico negli ultimi 10 anni, sebbene il tracciato sia rimasto uguale alla posa della prima pietra (negli anni 60/70).

## Benefici attesi

I benefici ottenibili dall'adeguamento della Telesina sono illustrati nel focus che segue a cura del professore Ennio Forte.

Un focus che, tra l'altro, ci fornisce un dato di estremo interesse, utile a supportare la battaglia che da decenni le nostre istituzioni locali combattono per la realizzazione dell'opera.

**L'adeguamento a quattro corsie della tratta Caianello - Benevento comporterebbe un incremento del PIL annuo pari a circa 240 milioni di euro, ridotti per la tratta Telese - Benevento a 110 milioni di euro.**

**In altri termini la spesa per l'adeguamento della Telesina nella sua interezza, verrebbe riassorbita in appena cinque anni, grazie all'incremento del PIL generato dalla stessa.**

## Conclusioni

Visti gli importanti benefici ricavabili dall'adeguamento della SS 372 ed essendo già disponibili risorse pubbliche è opportuno avviare i lavori dallo svincolo di Benevento a Telese.

Confindustria ed ANCE propendono per la soluzione del bando di gara con finanziamento pubblico e suddivisione in lotti.

## FOCUS

### Analisi degli impatti economico - territoriali nel progetto di adeguamento a 4 corsie della strada stradale n. 372 "Telesina" (dal km 00+000 al km 60+900)

*a cura del Professore Ennio Forte, Ordinario di Economia dei trasporti e della logistica. Dipartimento di Scienze economiche e statistiche. Università di Napoli Federico II*

*a. Inquadramento socio - economico territoriale.*

*a.1 La provincia di Benevento*

*L'economia della provincia di Benevento è basata principalmente sull'attività agricola e agro-industriale, con presenze industriali di piccola e media dimensione per lo più dedicate alla trasformazione delle produzioni agricole con un'industria alimentare che pesa per il 22,5% del totale ed in termini di unità locali il 36% contro il 12% regionale ed il 13% nazionale. L'attività agricola dei seminativi occupa, infatti, il 65% della Superficie Agricola Utile (contro il 54% nazionale) la quale, a sua volta, è pari all'84% della superficie agricola totale (contro il 73% nazionale). Il settore, comunque, vive purtroppo una stagione di declino strutturale con una redditività calante negli anni recenti, dovute sia al livello elevato dei costi medi (bassa propensione all'aggregazione ed all'associazionismo consortile logistico) che al sistema dei prezzi del settore con un'elevata concorrenza esterna.*

*In tale contesto, tuttavia, permane una spiccata vivacità del settore dovuta a una consistente specializzazione produttiva e ad un'elevata qualità e affidabilità media che si evidenzia in particolare nella produzione di tabacco, vino, olio di oliva e prodotti caseari.*

*Pur in un quadro di crisi generalizzata, nel 2012 il settore continua a registrare un alto tasso nelle esportazioni di prodotti agricoli (84,5%) e di prodotti agro-industriali (9,5%). E' ciò è confermato dalla misura del Valore Aggiunto Agricolo che registra un incremento del 10% nel periodo 2008-2011, manifestando in tal modo la forte vocazione agricola dell'area soprattutto nelle produzioni di nicchia, quali tabacco e viticoltura. Quest'ultima utilizza circa il 10% della SAU (superficie agricola utile) pari al doppio del dato medio nazionale.*

**Valore Aggiunto per settore. Anno 2011 (milioni di euro)**

Province Campania	Agricolo	Industriale
Benevento	322	600
Avellino	216	1.300
Caserta	617	2.000
Napoli	480	6.800
Salerno	626	2.550
Totale regionale	2.261	13.250

Fonte: Istituto Tagliacarne. Anno 2013

Altra produzione agricola di rilievo è quella del grano; infatti, il frumento duro è pari al 44% dell'intera produzione cerealicola provinciale nonché un terzo della produzione regionale. Il frumento duro è destinato prevalentemente all'industria della pasta presente nell'area (vedi ad es. pastificio "Rummo").

Sul fronte creditizio si registra inoltre un basso rapporto tra impieghi e depositi pari al 60% contro il 142% nazionale, in ulteriore declino a causa soprattutto delle difficoltà a sostenere l'economia reale e all'elevato tasso di sofferenza delle banche.

Sul fronte demografico, la provincia ha registrato un calo dello 0,8% negli ultimi 10 anni. In particolare, con riferimento al mercato del lavoro, la provincia di Benevento ha subito un calo continuo degli occupati con un parallelo aumento nel periodo 2008-2012 del tasso di disoccupazione pari al 37% e con un tasso di attività al 2012 del 56% contro il 67% nazionale.

**Mercato del lavoro**

Area	Agricoltura	Variazione % su 2011	Industria	Variazione % su 2011	Servizi	Variazione % su 2011
Provincia Benevento	7.387	-1,7	17.570	-7,7	58.764	0,2
Regione Campania	64.027	4,1	342.618	-3,2	1.180.552	2,5
Italia	849.127	-0,2	6.362.000	-2,7	15.687.600	0,7

Fonte: Istituto Tagliacarne. Anno 2013

Nel depresso contesto occupazionale si assiste tuttavia ad un marcato sviluppo dell'imprenditoria giovanile soprattutto nei settori della "Green Economy", dell'"Intrattenimento" e dei "Servizi sportivi ed artistici" che va sicuramente incentivato anche attraverso stimoli finanziari.

In definitiva, il reddito disponibile nella provincia di Benevento si attesta al livello medio regionale e risulta minore di un terzo rispetto alla media nazionale.

## a.2 La dotazione infrastrutturale in Campania e nella provincia di Benevento.

Per un'analisi della dotazione infrastrutturale della regione Campania si è fatto riferimento agli indicatori di dotazione elaborati dai principali Enti e studi di ricerca italiani (Svimez per i dati regionali e Istituto Tagliacarne per l'analisi per provincia).

La regione Campania si distingue per un'elevata dotazione della rete ferroviaria con valori decisamente superiori a quelli del Mezzogiorno e alla media nazionale. L'analisi per province attribuisce una dotazione superiore alla media nazionale a tutte le province campane ad eccezione di Avellino.

Anche per la rete stradale la Campania presenta valori superiori alla media del Paese. L'analisi per provincia tuttavia evidenzia una differenziazione di tali indicatori, che si presentano piuttosto elevati nelle province di Avellino, Caserta e Salerno, ma contenuti nelle province di Napoli e soprattutto di Benevento.

### Dotazione infrastrutture fisiche di Trasporto

Area	complessivo	stradale	ferroviario
Benevento	64,5	72,6	118,0
Caserta	94,8	142,8	168,8
Napoli	144,5	74,6	120,6
Salerno	84,9	118,6	132,9
Avellino	69,8	147,7	48
Regione Campania	105,5	106,3	124,7
Italia	100	100	100

L'offerta e la qualità di un sistema infrastrutturale integrato, inteso in senso ampio (che comprenda in primis le infrastrutture trasportistiche ma anche le utilities per la produzione, i servizi reali, le infrastrutture logistiche, quelle telematiche, sociali, ecc.) è fondamentale per determinare la competitività economica di un territorio e per la sua capacità di attrarre investimenti e nuova occupazione. Basti pensare che, secondo un'indagine relativamente recente della Banca d'Italia, il costo e la qualità delle infrastrutture viene ritenuto un fattore strategico per le scelte di localizzazione delle imprese da parte del 33,8% delle multinazionali intervistate, importante per il 21,4%, irrilevante o non importante per il solo 16,3%. Le infrastrutture sociali in particolare esprimono altresì la qualità della vita ed il loro sviluppo può evitare o ridurre, per la provincia di Benevento, l'eccessiva attrazione demografica verso Napoli, per servizi universitari, ospedalieri, ecc. Tale gravitazione ha contribuito ad alimentare i flussi di emigrazione giovanile, che oggi comportano per Benevento un profilo di provincia demograficamente "anziana".

Inoltre, il sistema economico sannita, basato in prevalenza su attività agricole e agroalimentari, presenta in prospettiva l'esigenza di sviluppare ulteriormente i flussi turistici (agriturismo e turismo rurale) potenzialmente in crescita, ma a condizione di disporre di un'efficiente rete stradale con le connesse diramazioni dedicate per i rispettivi attrattori. Pertanto, l'ammodernamento, il potenziamento e l'ampliamento della SS Telesina costituisce una priorità nella programmazione

degli investimenti pubblici o pubblico-privati coinvolgenti il territorio. I dati relativi alla dotazione territoriale di infrastrutture di trasporto segnalano come al 2012 la dotazione di strade rispetto alla popolazione migliori lievemente rispetto al 2009, ma rimane ancora relativamente insufficiente risultando pari al 72,6% della media nazionale. Per quanto la provincia di Benevento sia lambita marginalmente nella sua parte meridionale, dall'autostrada Napoli - Bari, ed a ovest dalla Napoli - Roma, solo 190 chilometri risultano strade statali gestite dall'ANAS che consentono un buon livello di collegamento per la città capoluogo di provincia e per i Comuni della Valle Telesina. Attualmente la via diretta per Napoli risulta la Strada statale 7 Via Appia, percorrendo la quale però è necessario uscire su strade secondarie nei pressi di Arienzo e immettersi poi nella rete viaria della provincia di Napoli. Manca altresì un collegamento diretto e veloce con Avellino, dato che tale non può più definirsi né il percorso attraverso la declassata Strada statale 88 dei Due Principati, né il percorso via A16.

Il miglioramento della dotazione sarà garantito in futuro dal completamento della **fondovalle Isclero** con risorse minime e dalla progressiva apertura della nuova **Fortorina**, il cui primo tratto è stato inaugurato a inizio 2012, che consentirà di collegare meglio Benevento con la valle del Fortore, evitando peraltro l'attraversamento dell'abitato di Pietrelcina, di elevato valore turistico e storico, grazie ad una apposita variante.

La dotazione ferroviaria, dal canto suo, è buona (118,0% rispetto alla media nazionale) e sicuramente la **realizzazione completa dall'Alta Capacità Napoli - Bari** potrà restituire al territorio sannita un fondamentale ruolo di cerniera fra l'asse tirrenico e quello adriatico, sul quale innestare anche la possibilità di realizzare un interporto per lo scambio di merce da gomma a ferro. La realizzazione di tale linea comporterà significativi risparmi di tempo (benefici monetizzabili) nel traffico passeggeri: si potrà raggiungere Napoli in 45 minuti e Roma in un'ora e 35 minuti. Ciò potrà favorire l'insediamento di attività produttive, oppure il decentramento verso Benevento di sedi direzionali di imprese localizzate in altre province campane e consentirà altresì di migliorare nettamente l'accessibilità, davvero a tutt'oggi modesta, agli snodi portuali ed aeroportuali esterni alla provincia. Si può quindi affermare che una quota rilevante del flusso passeggeri su gomma si trasferirà alla modalità ferro alta capacità consentendo di destinare quote di capacità ai flussi interregionali, soprattutto tra Puglia e Campania ancora più per il traffico pesante di merci.

La difficile situazione economica richiede la responsabilità attiva del decisore pubblico, non come pura entità di spesa, bensì come capacità di delineare e perseguire una strategia per le aree più deboli. Occorre prendere atto che nella crisi il Mezzogiorno ha pagato un prezzo troppo alto con tagli significativi alle risorse per investimenti. Gli elementi emersi pongono in evidenza l'esigenza imprescindibile di trovare spazi per il sostegno, specialmente nel Mezzogiorno, dei processi di accumulazione di capitale produttivo e impedire così una spirale recessiva che potrebbe determinare effetti sociali ancora più drammatici.

Occorre maggiore efficienza delle Amministrazioni nazionali e regionali nello spendere le risorse ancora disponibili dei Fondi strutturali, capacità di orientarli e concentrarli su un piano di interventi infrastrutturali e di politica industriale attivabili a breve termine, ma anche e soprattutto spazi di

intervento per la spesa in conto capitale, con una modifica delle regole europee oltre che con risparmi in altre voci. È davvero importante una diversa concezione della spesa per investimenti nel Patto di Stabilità europeo, come peraltro più volte dichiarato dallo stesso ex Presidente del Consiglio Mario Monti a sostegno della cd. golden rule. Si tratta di una politica che permetterebbe nel medio termine di rendere il processo di risanamento compatibile con l'esigenza di non aggravare la dinamica recessiva in corso.

### **a.3 Obiettivi delle politiche infrastrutturali per la mobilità**

La funzione essenziale del sistema dei trasporti di persone e merci per l'economia di un territorio è quella di incrementare l'accessibilità reciproca delle diverse parti del territorio, al fine di fruire al meglio delle economie di urbanizzazione. La possibilità di conseguire dette economie (disponibilità di infrastrutture e connessi servizi collettivi: viabilità, trasporto urbano, reti di distribuzione) influenza notevolmente la localizzazione delle attività economiche. Secondo le teorie della località centrale (Christaller e Losch) la città costituisce un centro specializzato nella distribuzione di beni e servizi a favore di imprese e abitanti residenti nell'area di gravitazione. Essa si configura come un polo di sviluppo il cui punto di partenza è costituito dalle attività motrici in grado di stimolare, attraverso legami di natura intersettoriale, la crescita di altre attività e, quindi, indirettamente l'area geografica in cui queste sono localizzate. L'operatore pubblico in un'ottica di sviluppo dovrà assumere un ruolo attivo di promotore e valorizzatore delle risorse locali attraverso la programmazione di politiche urbane. Il perseguimento dell'efficacia del sistema dei trasporti comporta costi che sono sopportati in parte dagli utenti (costi diretti) e in parte dalla collettività (costi esterni). La minimizzazione di tali costi configura di fatto altri due obiettivi sintetizzabili rispettivamente come efficienza del sistema dei trasporti e sostenibilità o tutela dell'ambiente urbano.

Gli evidenti trade-off tra questi obiettivi sono alla base del governo della mobilità evitando che il perseguimento di alcuni renda più lontano il raggiungimento degli altri. Ai tre menzionati si aggiungono poi altri obiettivi politici generali per i quali i trasporti possono rappresentare uno strumento: favorire la crescita del reddito e/o della produzione aggregata del sistema economico di area e contribuire alla più equa distribuzione possibile del reddito e delle opportunità fra gli attori del sistema.<sup>23</sup>

## **b. L'intervento proposto oggetto di valutazione economico - sociale**

### **b.1. Descrizione dell'attuale asse stradale S.S. 372**

L'arteria stradale S.S. 372 Telesina interessa i territori delle province di Caserta e Benevento in Campania, collegando le aree interne tra Caianello (CE) e la città di Benevento ed attraversando l'importante centro di Telese da cui il nome "Telesina".

La **strada statale 372 Telesina (SS 372)** è un asse viario che ha inizio presso il casello di Caianello della A1 Milano - Napoli e termina a Benevento sul raccordo autostradale n.9 di Benevento all'intersezione con la SS 7 Appia. Questa arteria riveste sia importanza locale per il collegamento del Capoluogo sannita con la sua provincia occidentale (Telese Terme), ma ancora

23 - La trasformazione Logistica del Territorio Urbanizzato, a cura di Ennio Forte - Franco Angeli Editore 2009

*maggior importanza regionale e nazionale perché permette di raggiungere l'A1 (e quindi Roma) agevolmente dall'area beneventana. Consente inoltre un percorso alternativo tra la stessa A1 ed il casello di Benevento della A16 Napoli - Canosa ben più breve di quello interamente autostradale.*

*Sino alla recente riorganizzazione della viabilità gestita dall'ANAS intorno a Benevento, il tracciato terminava sulla strada statale 88 dei Due Principati in località Masseria De Cicco. A seguito del D.P.C.M. del 23 novembre 2004, la statale ha assimilato il tratto di SS 88 che la separava dal RA 9 e la tangenziale Nord Est di Benevento fino all'innesto con il RA 9 (impropriamente considerata parte integrante di quest'ultimo), raggiungendo la sua estensione attuale. La sede stradale è composta da una sola carreggiata per tutta l'estensione sino alle porte di Benevento e diventa a doppia carreggiata solo nei tratti da poco assimilati e prima facenti parte rispettivamente della SS 88 e del RA 9. Per tutta l'estensione si impongono su questa strada limiti di velocità molto restrittivi: 80 km/h quello massimo (persino in doppia carreggiata con corsia di emergenza), 60 km/h in prossimità degli svincoli.<sup>24</sup>*

*Questa arteria registra un aumento dei volumi di traffico negli ultimi 10 anni esponenziale, ma il tracciato è rimasto uguale alla posa della prima pietra (negli anni 60/70). Proprio per questo l'ANAS ha inserito nel programma "Grandi Opere" l'intervento in oggetto (Delibera CIPE n. 121/2001 relativa al 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche, emanata in attuazione della Legge 443/2001 - Legge Obiettivo) risultando peraltro confermato dal documento "Infrastrutture Prioritarie" redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Di recente è stato anche confermato dalla Regione Campania con delibera della Giunta Regionale n. 377 del 13/09/2013 il raddoppio di tutto il tracciato della 372. Inizialmente si era immaginato al sistema di "project finance" per potenziare la superstrada in un'autostrada a pedaggio di proprietà ANAS. In tal senso il traffico, che viene da Roma - Firenze - Bologna ed è diretto in Puglia e anche nel Salernitano e quindi in Calabria e Sicilia, nonché nel Molise, potrebbe avere i suoi benefici di risparmio di tempo monetizzabile mentre a tutt'oggi deve combattere con interminabili colonne di mezzi pesanti e carreggiata diventata stretta per l'aumento del numero dei veicoli.*

*Con delibera n. 100 del 29 marzo 2006, il CIPE ha approvato il progetto preliminare per l'importo di 708,4 Milioni di euro. Ad oggi la copertura finanziaria pubblica è assicurata da fondi ex Legge Obiettivo per 110 M€ da fondi del "Piano per il Sud" per 90 M€ e dalla Legge di stabilità del 2014 che conferma altri 200 milioni quindi per un totale di 400 M€. Tale copertura pubblica, in attesa del reperimento di altri fondi pubblici ed eventualmente anche privati.*

24 - Fonte: sito ufficiale ANAS

Indicazione <sup>25</sup>	km	Provincia
  Milano- Napoli Casello di Caianello	0,0	CASERTA
Teano	0,7	
ex  di Teano		
Vairano Scalo	1,9	
 Via Casilina		
Pietravairano	6,6	
Baia e Latina	11,3	
Dragoni - Alife	20,1	
ex  della Valle del Volturno		
Alvignano	24,7	
Gioia Sannitica	26,7	
Faicchio	31,2	BENEVENTO
Sant'Agata de' Goti	35,6	
San Salvatore Telesino	36,8	
Castelvenere	38,7	
Cerreto Sannita	40,7	
Telese Terme	42,1	
 Terme		
 Guardia		
Sanframondi		
 Lago		
Solopaca	42,2	
Solopaca	45,6	
Paupisi	51,2	
Ponte - Torrecuso	56,1	
 Sannitica	60,9	
Campobasso - Isernia		
Inizio strada extraurbana principale	60,9	
Benevento Ovest	65,8	
 Stazione		
 Tangenziale Ovest di Benevento		
Pietrelcina	66,7	
 della Val Fortore		
Benevento Centro	69,1	
 delle Puglie		
Benevento Est	71,1	
San Nicola Manfredi		
 Via Appia		
Rione Libertà		
 Stadio Ciro Vigorito		
 di Benevento	71,1	
  Napoli-Canosa		

25 - Fonte: Wikipedia

### **b.2 Il livello di pericolosità della strada statale "Telesina"**

*Le strade italiane sono le più pericolose d'Europa, viaggiare in auto rappresenta un alto fattore di rischio per automobilisti e pedoni. Le statistiche parlano di una vera emergenza e l'Unione Europea sta attuando delle strategie coordinate, affinché entro il 2020 si possa ridurre del 50% il numero delle vittime sulle strade. Strade insicure anche nel Sannio, il cui primato per pericolosità spetta alla SS372 Benevento-Telese-Caianello, triste scenario di incidenti mortali. Dai dati forniti è emerso che, rispetto al 2007, nel 2012 il numero di incidenti sulla SS372 è più che raddoppiato così come il numero di persone coinvolte: infatti i decessi registrati sono passati da 0 a 3 e il numero di feriti è aumentato di circa 3 volte. In aumento anche la gravità dei sinistri.*

*Tra le cause principali l'elevata velocità, il mancato rispetto della segnaletica, la guida in stato di ebbrezza e soprattutto l'inadeguatezza di capacità dell'infrastruttura stradale. Insieme alla Telesina, la Statale Appia è la strada più rischiosa del beneventano anche se rispetto all'anno precedente gli incidenti sono diminuiti. Dai dati forniti dalla Provincia, nella sola città di Benevento si sono verificati nell'ultimo anno, 300 sinistri mentre in Italia avvengono 617 incidenti stradali ogni ventiquattro ore. Ciò significa che in media ci sono 15 morti e 860 feriti al giorno.*

*In attesa dell'ampliamento, questa strada resta ancora non sicura per diversi fattori tra cui la scarsa visibilità, la carreggiata unica e a doppio senso di marcia nonché il livello di traffico superiore alla sua capacità: inoltre la Telesina è una strada di collegamento trasversale tra la Campania, la Puglia e il Lazio, e risulta oltremodo congestionata: l'80% dei veicoli pesanti proveniente dal Nord e diretti in Puglia, si riversa su quest'arteria. Spesso i sorpassi azzardati avvengono proprio per evitare i mezzi pesanti. Ad accrescere la pericolosità concorrono anche i numerosi svincoli e lo stato di manutenzione non assicurato dall'organismo competente, oltre al degrado del manto stradale.*

*Purtroppo sia Benevento che le altre province del Mezzogiorno pagano la carenza di infrastrutture determinanti per lo sviluppo. E mentre l'esigenza del raddoppio della SS372 è evidente e il monitoraggio del fenomeno d'incidentalità rappresenta un potenziamento di controllo, occorrono azioni più decise da parte degli organismi competenti, affinché questa situazione di disattenzione non perduri a lungo.*

### **b.3 Obiettivi dell'intervento del raddoppio**

*L'intervento ha valenza strategica poiché permette di potenziare i collegamenti sull'asse Puglia - Campania - Lazio, rappresentando inoltre una valida alternativa all'autostrada A16 per i collegamenti verso la Puglia. Data la sua importanza, infatti, è inserita nel DPEF 2005/2008 e dei successivi aggiornamenti con la denominazione 'Benevento - Caserta - A1 - Caianello - Grazzianise e variante di Caserta', dove è indicata come 'Opera compresa negli assi di connessione con i corridoi Europei'. Il suo ruolo sarà ancor più strategico con la realizzazione della piattaforma logistico commerciale e, per la sua importanza strategica, l'opera è inserita nel Piano per il Sud.*

#### **b.4 Descrizione sintetica dell'intervento**

*Il progetto ripercorre il tracciato attuale della 372 'Telesina' dallo svincolo Caianello A1 alla Statale 88 in prossimità dell'abitato di Benevento.*

*I lavori consentiranno l'allargamento della piattaforma stradale alla dimensione della categoria B del D.M. 5/11/2001, con due corsie larghe di 3,75 metri per senso di marcia, spartitraffico centrale e banchine laterali da 1,75 metri. Tra le altre opere principali sono previsti viadotti per complessivi 5 km, una galleria artificiale di circa 0,5 km, un tratto in sede naturale di circa 55,5 km e 20 svincoli.*

#### **c. Impatto dell'intervento sull'economia regionale e locale.**

##### **c.1 I benefici connessi alla funzione del trasporto. Note metodologiche.**

*L'analisi viene condotta, come confronto fra la soluzione progettuale ed uno scenario di riferimento che nel caso specifico è rappresentato dall'attuale rete dei trasporti di area. L'analisi costi-benefici consente di quantificare l'opportunità di un investimento confrontandone i costi per la collettività con i benefici che ne derivano (invece che con i ricavi aziendali). In particolare per gli investimenti sono stati considerati gli importi relativi alle opere di pubblico interesse ed alle opere relative al sistema di trasporto (impianti), ambedue depurati da tasse e imposte. I costi comprendono i costi di investimento, i costi di manutenzione straordinaria e i costi di esercizio.*

*I benefici che conseguono alla realizzazione e gestione dell'intervento proposto sono i seguenti:*

- miglioramento dell'esercizio dei trasporti di persone e merci;
- diminuzione dei costi di esercizio dei trasporti in relazione al servizio offerto,
- aumento del comfort,
- aumento della convenienza per gli utenti,
- riduzione dei costi sociali derivanti dall'inquinamento,
- riduzione dei costi dovuti agli incidenti stradali,
- riduzione dei tempi di spostamento,
- contenimento dei consumi energetici,
- propensione agli spostamenti del traffico generato,
- maggiore redditività dei terreni ricadenti nell'area di influenza,
- incremento delle nuove localizzazioni con aumento dell'occupazione e della residenza,
- aumento della mobilità turistica,
- **incremento delle attività economiche e del reddito prodotto nell'area,**
- **riduzione del costo di immobilizzo delle merci trasportate.**

*Si evidenzia che in realtà la realizzazione di un'opera quale quella in esame comporta anche altri benefici per la collettività: basti ricordare, a titolo di esempio, gli effetti economici indotti sui settori produttivi direttamente interessati alla realizzazione dell'opera, gli effetti di sviluppo del reddito e dell'occupazione, trattandosi di manufatti realizzati praticamente per intero dall'industria nazionale.*

Come indice della redditività dell'investimento si è utilizzato il Saggio di Rendimento Interno Economico (SRIE); che si può definire come l'interesse, in termini reali (cioè a moneta costante), di remunerazione del capitale investito, nell'arco temporale considerato.

Come suggerito dalla normativa di finanziabilità delle opere pubbliche, per la valutazione dell'accettabilità del progetto si è seguito il criterio di analizzare il valore attualizzato dei benefici netti del progetto in un periodo di 30 anni inclusivo dei tempi di realizzazione dell'opera.

Costi e benefici sono esposti al netto di IVA, tasse e trasferimenti in genere e si è utilizzata la procedura, indicata dal CIPE con delibera del 12.5.88 ed adottata per il FIO 1988.

Mentre, per l'elaborazione economico-finanziaria sono state adoperate le tabelle e la modellistica di cui alla "Guida per la certificazione da parte dei Nuclei Regionali di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NUVV)" come adottata dalla Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province Autonome dell' 8 marzo 2001.

#### **c.2 Costi e benefici nella situazione "con intervento"**

La realizzazione dell'intervento proposto comporta **oneri di investimento pari a 1.035 M€ (IVA inclusa) per il progetto complessivo e pari a 340 M€ (IVA incl.)<sup>26</sup> per la sub-tratta funzionale da Telese a Benevento.**

In particolare, si evidenzia che l'incidenza del costo della manodopera durante la fase di realizzazione dell'intervento proposto, è stata calcolata imputando alle singole voci di costo previste dal progetto la quota di incidenza in valore percentuale relativa alle voci: manodopera, materiali, noli e trasporti. Inoltre, sono stati identificati e stimati i costi di manutenzione straordinaria preordinati al mantenimento in efficienza della nuova infrastruttura stradale per tutta la vita economica considerata; nella specie sono stati stimati i costi di rifacimento periodico del tappetino di usura. La realizzazione dell'intervento favorisce una riduzione dei costi economici esterni associabili all'utilizzo della modalità di trasporto stradale, con conseguente beneficio esprimibile in termini di riduzione del complessivo costo monetario del trasporto di area.

Naturalmente, i beneficiari della riduzione del costo monetario relativo al trasporto mediante vettore privato sono i singoli utenti della strada.

Inoltre, nella situazione con intervento, è stata identificata e quantificata la riduzione dei tempi di viaggio; al riguardo, la riduzione del costo tempo del trasporto sulla direttrice di intervento è stata stimata con riguardo all'utenza che continua ad utilizzare il veicolo privato (autovettura), la quale potrà beneficiare di una riduzione dei tempi di percorrenza, soprattutto in ore di punta, per effetto della riduzione del livello di congestione sulla rete stradale ed all'aumento della velocità media conseguente sia all'aumento della sezione stradale che alla conseguente abolizione degli stringenti limiti di velocità, attualmente, imposti da motivazioni di sicurezza (max 80 e 60 Km/h).

26 - Valore del 2004, attualizzato per l'anno 2014 utilizzando gli indici ISTAT di rivalutazione applicati alle opere pubbliche.

Per le quantificazioni monetarie sono stati utilizzati i dati relativi ai flussi di traffico osservati per il coefficiente medio di occupazione a cui è stato applicato un appropriato valore monetario del tempo. Per la determinazione del valore del tempo si è fatto riferimento al reddito medio di area (valore medio ponderato tra motivazioni di lavoro, studio ed altro, pari a 9 €/ora).

### **c.3 Risultati economici**

Applicando le suddette valutazioni agli attuali flussi di traffico che interessano la strada statale Telesina, pari a circa 21.000 auto/giorno medio annuo relativi ai soli utenti che si spostano con auto propria e considerando una percorrenza media pari a 2/3 dell'intero percorso nonché un coefficiente di occupazione pari a 1.5, si è proceduto alla stima dei benefici da risparmi di tempo (quale componente del "costo generalizzato del trasporto") come sopra identificati.

Tuttavia, tale stima è stata corretta dall'effetto sui flussi di traffico veicolari conseguente alla futura entrata in esercizio della Linea AC Napoli-Bari che comporterà un'attrazione di utenza dalla strada stimabile nel 20% con conseguente riduzione del flusso sulla Telesina e, quindi, maggiore fluidità del traffico soprattutto nelle ore di maggior carico.

I risultati ottenuti per l'analisi economica dell'intervento proposto sono esprimibili attraverso i seguenti indicatori:

#### **realizzazione intero progetto da Caianiello a Benevento:**

- S.R.I.E.<sup>27</sup> = 6,7 %
- V.A.N.E.<sup>28</sup> = 94,5 milioni di Euro
- Rapporto VANE/Costo di investimento = 0,1

#### **realizzazione tratta funzionale da Telese a Benevento:**

- S.R.I.E. = 10,4 %
- V.A.N.E. = 216,5 milioni di Euro
- Rapporto VANE/Costo di investimento = 0,7

I risultati stimati sono sicuramente accettabili tali da giustificare la realizzazione dell'intervento sul piano dell'utilità sociale soprattutto relativamente alla prima tratta funzionale da Telese a Benevento; ciò anche se le stime sono da ritenersi prudenziali e conservative poiché nella valutazione non si è considerato il traffico aggiuntivo attratto dal potenziamento dell'infrastruttura ed i benefici a favore dei trasportatori di merci e degli utenti del trasporto pubblico su gomma suburbano e regionale.

Il nuovo modello organizzativo della GDO tendente ad escludere ogni forma di approvvigionamento dai canali tradizionali (mercati all'ingrosso) e a privilegiare canali diretti operanti con piattaforme logistiche, eleva l'efficienza della distribuzione a fattore di successo delle strategie competitive della GDO, in un comparto dove la logistica è lo strumento fondamentale per gestire i tempi e i costi.

27 - Saggio di Rendimento Interno Economico

28 - Valore attuale Netto Economico

**C.4** La stima di un “indicatore di impatto sul tessuto produttivo” conseguente alla realizzazione di infrastrutture.

Si è calcolato un indicatore in grado di stimare, in via parametrica, l'impatto a livello provinciale, sul tessuto socio economico di riferimento, derivante dalla realizzazione di:

- **1 km di un collegamento autostradale;**
- 1 km di un collegamento ferroviario extraurbano;
- 1 km di un collegamento ferroviario metropolitano.

Ai fini del raggiungimento del suddetto obiettivo, l'impatto socio-economico è stato valutato attraverso la costruzione di indicatori ad hoc in grado di misurare gli effetti:

- economico-reddituali per il tessuto produttivo e delle imprese;
- sulla competitività territoriale e sull'occupazione.

In termini di risultati, con riferimento all'ambito autostradale, le elaborazioni hanno portato a stimare un **beneficio totale al chilometro in condizioni standard, attualizzato su un arco temporale di 20 anni, pari a circa 125 milioni di Euro di Prodotto Interno Lordo<sup>29</sup>.**

Con il termine “condizioni standard” si intende il punto di partenza delle elaborazioni condotte, che si basano su di una nuova infrastruttura di trasporto, configurata come intervento stradale, di importanza regionale / nazionale e integrata nel territorio.

A tal proposito, qualora l'infrastruttura oggetto d'analisi si configurasse come una riqualificazione di collegamenti già esistenti, di carattere locale oppure meramente passante sul territorio, il beneficio si ridurrebbe. Viceversa, qualora l'infrastruttura fosse di importanza sovranazionale e mettesse in comunicazione punti di riferimento molto importanti del territorio stesso (fiere, imprese, aeroporti, porti, centri logistici, aree industriali), il beneficio aumenterebbe significativamente.

Pertanto, l'indicatore nel caso della realizzazione del potenziamento della strada statale “Telesina” può essere abbattuto di un 30% per tener conto sia della circostanza che si tratta di potenziamento di infrastruttura già esistente sia della circostanza che l'impatto riguarda un'area meno sviluppata; in definitiva si può assumere un **indicatore specifico attualizzato pari a circa 87 milioni euro di aumento di PIL di area per Km di infrastruttura nei 20 anni di analisi, corrispondente a circa 4 milioni di euro annui.**

**La realizzazione dell'intero potenziamento da Caianello a Benevento comporterebbe, in definitiva, un incremento di PIL annuo pari a circa 240 milioni di euro, ridotti a 110 per la sola tratta funzionale da Telesina a Benevento.**

29 - UnionCamere Lombardia - Regione Lombardia: Elaborazione di un indicatore di impatto economico relativo alla realizzazione di nuove infrastrutture lineari di trasporto

### c.5 La riduzione del costo di immobilizzo delle merci trasportate.

Con riferimento al trasporto delle merci, particolarmente presente sul collegamento oggetto di valutazione, la riduzione dei tempi medi di percorrenza favorisce un minor immobilizzo delle merci, oltre che la riduzione del costo del trasporto in c/proprio e c/terzi e, quindi, un più efficiente uso delle risorse materiali (veicoli) e umane (conducenti).

Riguardo il minor immobilizzo delle merci, questo viene calcolato attraverso il prodotto tra valore medio delle merci trasportate e costo opportunità associabile, ossia il tasso di interesse che il proprietario delle merci non consegue per effetto del maggior immobilizzo delle merci stesse conseguente alla maggiore durata del trasferimento.

$$Ri = Vm * I * h / 8760$$

ove:

Ri = Risparmio monetario immobilizzo merci;

I = tasso di interesse inteso come costo opportunità

h = ore risparmiate per relazione di viaggio con vettore merci

8760 = ore/anno

### c.6 Effetto "Reddito-Occupazione".

La realizzazione dell'intervento nella sua totalità produce **un'occupazione diretta ed indotta stimabile in circa 1.300 u.l. equivalenti-annui** per la durata del cantiere prevista in 3 anni ed un **effetto reddito totale stimabile in circa 110 M€ nei 3 anni di cantiere.**<sup>30</sup>

La realizzazione della **tratta funzionale "Telese - Benevento"** produce, invece, un'occupazione diretta ed indotta stimabile in **1.150 u.l. equivalenti-annui** per la durata del cantiere prevista in un anno ed un **effetto reddito totale stimabile in circa 33 M€ nell'anno di cantiere.**[7]

30 - La stima è stata effettuata tenendo conto del costo medio annuo del lavoro nel settore delle costruzioni e dell'incidenza della manodopera sul costo netto dell'investimento infrastrutturale; la stima del reddito è stata eseguita con riferimento all'incidenza del cuneo fiscale sul costo del lavoro ed al numero stimato delle u.l. equivalenti totali negli anni di cantiere.

## CAPITOLO 5

### Le opere di completamento per l'ottimizzazione degli investimenti

#### 5.1 Ammodernamento e riqualificazione della linea ferroviaria Benevento - Napoli via Valle Caudina

##### Localizzazione

La linea ferroviaria Benevento Napoli attraversa i territori di ben quattro delle cinque province della regione Campania e si estende per 70 km comprendendo 14 stazioni (12 MCNE/EAV, 2 FS).

Il collegamento ferroviario attuale può essere descritto dividendo la tratta in due parti, Benevento - Canello e Canello - Napoli.

La tratta Benevento - Canello attraversa la Valle Caudina e si caratterizza per un tempo di percorrenza di circa 58 minuti e una velocità commerciale di 49 Km/h; la tratta Canello - Napoli presenta un tempo di percorrenza di 20 minuti e una velocità commerciale di 65 Km/h; **il tempo di percorrenza complessivo sulla tratta Benevento - Napoli è di circa 1 ora e 20 minuti.**

##### Nascita e sviluppo della tratta

Nel 1852 - in epoca borbonica - fu elaborato il primo progetto per costruire una linea ferroviaria tra Benevento e Napoli ma solo nel 1905 su pressione dei comuni della Valle Caudina venne riproposto un progetto del 1901, che portò alla firma della convenzione, con una durata di 70 anni, per la costruzione e l'esercizio della ferrovia per la tratta Benevento - Canello. Tra molteplici difficoltà finanziarie e politiche la linea entrò in esercizio il 10 luglio 1913, garantendo la copertura del tracciato Benevento - Canello in 90 minuti. Per la realizzazione della tratta Benevento - Napoli senza interruzioni si dovrà aspettare il 13 gennaio 1927 quando la stazione di Canello venne ceduta alle FS consentendo così ai treni della "Valle Caudina" di poter collegare i due capoluoghi senza alcuna interruzione, coprendo l'intera tratta in circa 2 ore.<sup>31</sup> Con il miglioramento dell'infrastruttura e l'introduzione di innovazioni tecnologiche, nel 1937 era possibile percorrere l'intera tratta in 1 ora e 30 minuti. La linea ferroviaria subì ingentissimi danni durante il secondo conflitto mondiale ma già nell'agosto 1945 venne ripristinato il servizio.

Dagli anni 50' alla fine degli anni 90', gli interventi sulla tratta hanno riguardato per lo più l'ammmodernamento dell'armamento della linea, la ristrutturazione di alcune stazioni e l'ampliamento del deposito officina presso la stazione Benevento Appia.

31 - Giuseppe Racioppi, LA FERROVIA BENEVENTO - NAPOLI VIA VALLE CAUDINA. Cento anni di esercizio, Giugno 2013.

Nel 2005 con la trasformazione della società “Ferrovia Alifana e Benevento Napoli srl” in “MetroCampania Nord Est srl” si registra anche l’adesione al Consorzio Unico Campania per l’integrazione tariffaria dell’intera regione. Nel 2012 la MetroCampania Nord Est verrà accorpata con Circumvesuviana e SEPSA all’interno dell’EAV.

### **L’infrastruttura e le criticità**

La linea ferroviaria è a scartamento ordinario ed è elettrificata con una corrente continua di 3.000 volts; la velocità ammessa è pari ad 80 km/h e sull’intera linea sono presenti 79 passaggi a livello (43 pubblici e 36 privati distinti in 45 carrabili e 34 pedonali) ad una distanza media di circa 600 m.

Questa linea si caratterizza per vincoli infrastrutturali dati dalla massima pendenza longitudinale del 20 per mille e dal raggio minimo delle curve di 300 mt nonché dalla presenza di versanti argillosi interessati da fenomeni di frana per una lunghezza complessiva di 2 km e che permettono una velocità massima di soli 80 km/h.

Il servizio sulla linea Napoli-Benevento comprende complessivamente 13 coppie di treni di cui 11 per la tratta Napoli-Benevento, 1 per la tratta Cancellone-Benevento e 1 per la tratta Napoli-Benevento effettuata da TRENITALIA.

In direzione Benevento-Napoli parte un treno ogni 45 minuti (con un minimo di 32 minuti) nelle prime tre ore dell’esercizio (dalle ore 4.32 alle ore 7.40), e in media ogni 100 minuti (con un minimo di 1 ora) nelle restanti ore dell’esercizio (con termine alle ore 21.05).

In direzione Napoli-Benevento parte un treno ogni 70 minuti (con un minimo di 40 minuti) nella fascia tra le ore 5.47 e le ore 17.00; e una volta ogni 90 minuti nelle restanti ore dell’esercizio (con termine alle ore 22.20).

Inoltre, il materiale rotabile attualmente in esercizio è obsoleto (3 elettrotreni furono costruiti nel 1959 e le 2 elettromotrici più recenti sono del 1992), spesso le corse frequentate dai pendolari registrano ritardi considerevoli ed i vagoni versano costantemente in condizioni igieniche precarie.

Altre criticità della linea ferroviaria riguardano l’alimentazione elettrica del percorso, i passaggi a livello, l’accessibilità alla linea, il sistema di controllo della circolazione, l’integrazione modale e la sicurezza.

### **Gli interventi e i benefici attesi.**

MetroCampania Nord-Est, considerando lo snodo di Benevento parte integrante del sistema della metropolitana regionale, aveva inserito nel suo progetto di ammodernamento e riqualificazione della linea una serie di interventi, molti dei quali non hanno ancora trovato una copertura finanziaria.

Molteplici quindi sono gli interventi relativi alla linea ferroviaria della Valle Caudina (vedi tabella) tutti importanti per il necessario miglioramento del servizio.

Necessario è l'ammmodernamento del materiale rotabile; necessaria è la modifica geometrica delle curve per garantire una nuova velocità massima di 110 Km/h. Ciò comporterà un risparmio di 20 minuti per la tratta Benevento - Cancello e unendo tale beneficio all'utilizzo del nuovo materiale rotabile si potrà percorrere l'intera tratta Benevento - Napoli in 1 ora.

### **Conclusioni**

La linea Benevento Napoli via Valle Caudina è ad oggi la tratta ferroviaria "più veloce" per collegare Benevento con il capoluogo di regione. Risulta lampante l'importanza del miglioramento infrastrutturale dell'opera, se si considera che il tempo di percorrenza dell'intera tratta è pressoché identico a quello del 1937, per facilitare il flusso turistico verso il Sannio e per incentivare i pendolari ad utilizzare un mezzo meno inquinante e più economico e favorire così il decongestionamento del traffico urbano.

Il suo ammodernamento è indispensabile per migliorare la fruibilità dell'infrastruttura a servizio di tutta la Valle Caudina ed ha importanza soprattutto per la funzione di decongestione della SS Appia.

<b>INTERVENTO</b>	<b>COSTO PREVISTO (€)</b>	<b>FINANZIATO* (€) * Fondi erogati e/o da erogare</b>	<b>DA FINANZIARE (€)</b>
Acquisto materiale rotabile ferroviario	50.000.000,00	50.000.000,00	-
Reyamping materiali e rotabile in esecuzione	2.300.000,00	2.300.000,00	-
Sottostazioni elettriche	4.500.000,00	4.500.000,00	-
Rinnovo linea di controllo	3.500.000,00	3.500.000,00	-
Adeguamento p.l. da s.o.a. a barriere complete	1.800.000,00	-	1.800.000,00
Eliminazione p.l. con sovrappassi	2.500.000,00	1.000.000,00	1.500.000,00
Interventi infrastrutturali (curva)	10.000.000,00	-	10.000.000,00
Opera di risanamento versanti in frana (paratie)	11.500.000,00	4.500.000,00	7.000.000,00
ACEI - Trasmissione dati	9.000.000,00	9.000.000,00	-
Opere per la riduzione inquinamento acustico	1.500.000,00	500.000,00	1.000.000,00
Dispositivi SCMT e adeguamento prescrizione CESIFER	13.200.000,00	13.200.000,00	-
Opere per il miglioramento dell'accessibilità alle stazioni	1.000.000,00	-	1.000.000,00
Infomobilità	3.400.000,00	-	3.400.000,00
Telecontrollo Dati - PSA	2.500.000,00	2.500.000,00	-
Attrezzaggio rete con S.C.M.T.	5.000.000,00	-	5.000.000,00
Riqualificazione stazione BN Appia	3.500.000,00	-	3.500.000,00
Realizzazione parcheggi presso le stazioni	3.500.000,00	-	3.500.000,00
<b>TOTALE</b>	<b>128.700.000,00</b>	<b>91.000.000,00</b>	<b>37.700.000,00</b>

Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento su dati MCNE. Anno 2008

## 5.2 SS 212 della Val Fortore (Fortorina)

### Localizzazione

Il progetto di ammodernamento della SS 212 della Val Fortore è stato immaginato con l'obiettivo di realizzare un nuovo collegamento a scorrimento veloce tra Benevento e le zone ad est del capoluogo fino alla SS 17 nel territorio della Provincia di Foggia, dando continuità ad un asse trasversale di collegamento Est- Ovest tra la Campania e la Puglia.

Il tracciato della tratta campana ha inizio a Benevento dalla SP 42 e termina al confine con il Molise nella frazione di Decorata del comune di Colle Sannita per una lunghezza complessiva di 49,67 km.

Nella parte iniziale la strada si biforca in due tratti. Il primo tratto parte da Benevento e tocca i centri di Pietrelcina, Pesco Sannita e Reino, il secondo invece, collega i comuni di Reino (dove si unisce al primo tratto) e Colle Sannita da dove entra in Molise.<sup>32</sup> (cartina in appendice)

### Stato dell'arte

Il soggetto proponente ed attuatore del progetto è l'Anas S.p.a. che con la formula dell'appalto Integrato ha affidato nel 2005 i lavori, avviati il 9 agosto 2007.

Ad oggi risulta completato ed in esercizio il tratto Benevento - Pesco Sannita, con la recentissima apertura fino a San Marco dei Cavoti.

L'importo totale dei lavori è di circa 167 milioni di euro.<sup>33</sup>

### Completamento dell'opera

Al fine di ottenere un efficace collegamento tra il territorio campano e quello pugliese e per un'ottimizzazione delle risorse finora utilizzate, si ritiene di fondamentale importanza completare l'opera con l'ammodernamento della tratta che, partendo da San Marco dei Cavoti, giunge fino al territorio foggiano, creando un unico collegamento con la SS 17.

### Strategicità

Questa tratta è particolarmente importante dal momento che agevola i collegamenti interregionali - in particolare con Molise e Puglia - e permette di collegare, tra l'altro, San Giovanni Rotondo già meta di pellegrinaggio turistico religioso, con Pietrelcina paese natale di San Pio.

32 - [www.trail.unioncamere.it](http://www.trail.unioncamere.it)

33 - [www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it)

## 5.3 Completamento della strada a scorrimento veloce Fondo Valle Isclero

### Localizzazione

La strada a scorrimento veloce Fondo Valle Isclero, costituisce una parte del collegamento viario "Benevento - Caserta - Autostrada A1 - Caianello - Grazzanise e variante di Caserta. (cartina in appendice)

### Iter burocratico

Nel 2001 l'opera è inclusa nella delibera CIPE n. 121 nel sottosistema dei "Corridoi Trasversali e Dorsale Appenninica" con un costo complessivo di 1.446,1 milioni di euro. Il costo previsto per l'intervento è di 61,8 milioni di euro, di cui 38,7 per il lotto 4 (ex lotto 6) e 23,1 per il lotto 5 (ex lotto 4).

Il 4 aprile 2008 viene aperto un tratto funzionale compreso tra lo svincolo dell'Area Industriale di Airola e uno svincolo provvisorio in località "Chiuse" di Moiano per una lunghezza di circa km 5,6 e il 18 luglio viene aperto lo svincolo in località Sopracampo di S. Agata dei Goti.

I lavori del 4° Lotto, intanto, hanno subito notevoli rallentamenti a causa di ritrovamenti archeologici, che hanno imposto una variante al tracciato e la rielaborazione del progetto di completamento, sottoposto alla preventiva approvazione delle Soprintendenze Archeologiche ed Ambientali competenti per la provincia di Benevento, approvato il 17 luglio 2009.

L'importo delle opere previste nel progetto stralcio di completamento risulta di 16,6 milioni di euro da finanziarsi con i fondi residui del finanziamento CIPE per circa 3 milioni di euro e un altro finanziamento garantito dalla Regione Campania a valere sui fondi F.A.S. Con delibera di Giunta Provinciale di Benevento del 6 ottobre vengono approvati i progetti relativi alle opere dello svincolo sull'Appia di collegamento dell'Asse attrezzato Paolisi Pianodardine (di competenza A.S.I. di Avellino), con la S.S.V. Fondo Valle Isclero (IV Lotto), divisi in due stralci.

Nell'allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Strada "Fondo Valle Isclero" lavori di completamento", è articolata in 2 interventi (Valle Maddaloni SS 265 5° lotto ex 4° e Valle Caudina SS7 Appia 4° lotto ex 6).

Dalla rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, che si basa sui dati comunicati dal RUP al 31 maggio 2011, risulta che sono stati conclusi e collaudati i lavori relativi al Lotto 4 e al Lotto 5, mentre l'inizio lavori per lo stralcio di completamento del Lotto 4 è previsto a luglio 2011.

Per quanto riguarda il viadotto, risultano parzialmente sospesi i lavori del primo stralcio ed è disponibile la progettazione definitiva dello stralcio di completamento.

Il 13 aprile 2013 viene inaugurato lo svincolo sulla strada provinciale "San Giovanni" nel territorio al confine tra i Comuni di Telesse Terme ed Amorosi.

Ad oggi risulta completato ed in esercizio un tratto di circa 20 Km che collega la Valle Telesina, all'altezza dello svincolo di San Salvatore Telesino sulla superstrada Benevento - Caianello, con la Valle di Maddaloni e la città di Caserta.

Il 4 lotto, di collegamento tra il 5 lotto e lo svincolo sulla SS 7, per renderlo totalmente funzionale, necessita del completamento di un tratto intermedio della lunghezza di circa **3,3 Km**, oggetto di spostamento del tracciato a causa delle rinvenienze archeologiche.

Il 15 gennaio 2014 la Provincia di Benevento ha approvato il progetto esecutivo del 4 lotto della Fondo Valle Isclero - per una spesa complessiva di 9,2 milioni di euro - garantendo così la possibilità di appaltare immediatamente i lavori per la tratta Sant'Agata de' Goti - Airola.

**Manca altresì il collegamento dello svincolo di Airola - Zona industriale, ricompresa quest'ultima nell'area di crisi industriale.**

### **Strategicità**

Il completamento della Fondo Valle Isclero è determinante per il territorio beneventano perché il progetto prevede, tra l'altro, una diramazione di circa 16 Km per il collegamento dello svincolo di Sant'Agata de' Goti con la SS7 Appia - innesto con l'Asse Attrezzato "Valle Caudina - Pianodardine" in corrispondenza del comune di Airola.

Dei 16 Km, 12 sono già completi ed aperti al traffico, ed altri 2 Km sono in fase di completamento.

Ultimare la diramazione citata, porterebbe indubbi vantaggi, a cominciare dalla creazione di un collegamento ottimale per le aziende insediate e che si insedieranno nell'area di crisi di Airola, dando maggiore slancio alle attività produttive non solo di quest'area ma dell'intera Valle Caudina e Telesina perché essa rappresenta un ottimo collegamento tra

la Valle Telesina, il Casertano e la Valle Caudina.

## **5.4 Completamento dell'asse attrezzato "Valle Caudina - Pianodardine" denominato "Tangenziale Aree Interne"**

### **Localizzazione**

Il progetto di completamento dell'asse attrezzato "Valle Caudina - Pianodardine" è inserito all'interno del grande progetto "Tangenziale aree interne".

Il Progetto consiste nel completamento del collegamento stradale tra le aree industriali della Valle Caudina e di Pianodardine - Avellino (circa 30Km fino al casello autostradale sull'A16 di Avellino Est) in modo da garantire l'integrazione e lo sviluppo armonico delle zone interne della Campania.<sup>34</sup>

### **Stato dell'arte**

Di tale arteria risultano già completati ed aperti al traffico circa 10 Km tra la SS7 e l'abitato di Roccascerana.

Manca l'esecuzione del III e IV lotto per un totale di 20 Km di rete viaria.

Il 13 gennaio 2014 è stato firmato tra la Regione Campania e il Consorzio ASI di Avellino - beneficiario del progetto ed ente aggiudicatore - il protocollo di intesa per l'attuazione del Grande progetto "Tangenziale aree interne".

L'investimento previsto per il terzo lotto è pari a 79 milioni di euro - di cui 59 sui fondi POR FESR e 20 derivanti dalle risorse del Piano Azione e Coesione - mentre il quarto lotto ha un costo di 92,6 milioni di euro.

### **Strategicità**

L'intervento è sinergico con gli investimenti nel settore dei trasporti finalizzati alla creazione di un sistema di trasporto integrato ed interconnesso.

Il progetto in esame contribuisce al miglioramento dei collegamenti fra le zone interne della regione e di queste con Napoli. La realizzazione di tale opera, interconnessa con la Fondovalle Isclero permetterebbe un collegamento diretto tra la zona di Avellino e la Telese Caianello.

34 - [www.porfesr.regione.campania.it](http://www.porfesr.regione.campania.it)

## CAPITOLO 6

### Le infrastrutture immateriali

#### 6.1 Introduzione

La presenza delle infrastrutture immateriali rientra a pieno titolo nelle priorità per uno sviluppo armonico del nostro territorio ed è da considerare di capitale importanza il ruolo assunto dalle nuove reti di comunicazione, senza le quali si rischia irreversibilmente l'isolamento ed il definitivo allontanamento dalle rotte di uno sviluppo economico solido e duraturo.

L'eliminazione del digital divide<sup>35</sup> a livello europeo rappresenta uno dei punti fermi dell'Agenda digitale nell'ambito della strategia "Europa 2020", nata per fronteggiare l'attuale crisi e per rimediare alle carenze strutturali dell'economia europea attraverso un utilizzo sapiente delle ICT.

Maturata la consapevolezza dello stato di divario digitale sofferto nel nostro Paese, nel 2009, il Ministero dello Sviluppo Economico ha avviato il Piano Nazionale Banda Larga con l'obiettivo di raggiungere gli 8 milioni di cittadini esclusi dal servizio a banda larga poiché residenti nelle aree a "fallimento di mercato".<sup>36</sup>

Il Piano Nazionale Banda Larga, da 1,471 miliardi di Euro, prevede finanziamenti pubblici sia comunitari (FESR e FEASR), sia nazionali/regionali (ex FAS), nonché finanziamenti privati.

La regione Campania, che registra un deficit di copertura della banda larga che coinvolge circa 200.000 cittadini per lo più residenti nelle zone interne, ha previsto interventi finanziati dal Por Campania Fesr 2007-2013 per **157,4 milioni di euro** così suddivisi:

*a* - Banda Larga in Digital Divide per un importo di **35 milioni di euro** con cui si intende garantire la fornitura di servizi a banda larga per i cittadini e le imprese nelle aree territoriali non coperte da tale servizio. Gli interventi - che interesseranno più di 700 aree territoriali campane - riguarderanno la realizzazione di infrastruttura pubblica in fibra ottica nelle aree a digital divide e l'attivazione dei servizi di accesso a banda larga.

*b* - Il Grande Progetto Allarga la rete: banda ultra larga e sviluppo digitale in Campania per un investimento pubblico di 122,409 milioni di euro finalizzato alla realizzazione di cavidotti e cavi ottici necessari per l'implementazione di reti di accesso a banda ultra larga.

Le aree candidabili sono tutti i comuni campani, tranne le aree per le quali sia già previsto

35 - L'individuazione delle aree a digital divide è avvenuta seguendo due criteri:

- Comuni che non usufruiscono ancora di alcun servizio di accesso ad internet a banda larga
- Comuni presso i quali risulta presente il servizio di accesso ad internet a banda larga, ma vi sono utenze e/o aree territoriali comunali (frazioni...) per le quali non è possibile procedere all'attivazione/fruizione effettiva di tali servizi.

36 - [www.coesioneterritoriale.gov.it](http://www.coesioneterritoriale.gov.it)

lo sviluppo nei piani d'investimento degli operatori ( i 5 capoluoghi di provincia e altre 5 città: Volla, Pozzuoli, Torre del Greco; Giugliano in Campania e Casoria).<sup>37</sup>

Nel Piano di sviluppo dell'intervento per la diffusione della rete a banda ultra larga NGAN rientrano ad oggi 119 comuni (22% del totale) che accolgono il 53% della popolazione.

L'attenzione al tema permane anche nella programmazione 2014-2020 secondo quanto dichiarato all'interno del recente Accordo di Partenariato.



Popolazione Residente (milioni): 5,770

#### Copertura

Banda Larga (ADSL):92,4%

Banda Larga (solo wireless) (\*):4,2%

Divario digitale (\*\*):3,4%

(\*) disponibile solo copertura mobile 3G/4G

(\*\*) velocità di connessione inferiore a 2Mbps

Con riferimento alla popolazione residente regionale (5,77 milioni), il 92,4% risulta coperto da banda larga da rete fissa in tecnologia ADSL; a questa va sommata una ulteriore quota pari al 4,2% di copertura solo da connessione wireless. Il restante 3,4% rimane in digital divide, ovvero con disponibilità di velocità di connessione inferiore a 2Mbps.

## 6.2 Il Digital Divide nella provincia di Benevento.

Da un'indagine ad hoc condotta lo scorso anno da Confindustria Benevento presso le aziende associate, emergono con forza le grosse criticità riscontrate nell'utilizzo delle infrastrutture digitali, a causa di costi elevati dei sistemi di comunicazione, ma anche per l'inadeguatezza e la scarsa qualità delle stesse.

37 - Regione Campania e Ministero dello Sviluppo Economico, Banda larga e Ultra larga: via agli interventi per annullare il digital divide. Napoli, 17 giugno 2013.

Questa carenza rappresenta un ulteriore freno per il nostro sistema produttivo.

Le aree a digital divide si localizzano in **57 comuni su 78**, circa il 73% del territorio Beneventano che accoglie quasi l'80% della sua popolazione<sup>38</sup>, confermando il quadro nazionale che raffigura una copertura a macchia di leopardo.

Nell'ambito del Piano Nazionale Banda Larga, a luglio 2012, le aree della provincia di Benevento oggetto del Piano comprendevano 29 località appartenenti a 27 comuni.

A quella data, 19 località (appartenenti a 18 comuni) erano state dotate di rete in fibra ottica, per le restanti 10 località (appartenenti a 10 comuni) il progetto era "a piano", non ancora ultimato.

Per quanto riguarda il Piano di sviluppo dell'intervento per la diffusione della rete a banda ultra larga, dei 119 comuni coinvolti solo 3 appartengono al territorio beneventano.<sup>39</sup>

Da ciò si può ben comprendere che la situazione per la nostra provincia è lontana dal potersi definire soddisfacente<sup>40</sup> per due motivi:

- secondo gli aggiornamenti ricavabili dai dati di Luglio 2012, circa la metà dei comuni è raggiunta da rete in fibra ottica ma manca la copertura per l'intero territorio comunale;
- **una buona parte delle località in cui sono presenti attività imprenditoriali soffre tutt'oggi della mancanza di infrastrutture a banda larga.**

### 6.3 Considerazioni

Le attività riguardanti lo sviluppo della Banda Larga ed Ultra Larga, da quanto scritto, sono ancora lontane dall'essere concluse.

L'obiettivo che la Regione Campania vuole raggiungere, ovvero una copertura omogenea per l'intero territorio regionale entro il 2015, può definirsi condivisibile e auspicabile in special modo per la possibile evoluzione dei servizi offerti dalle pubbliche amministrazioni ai cittadini e alle imprese, nonché per l'uso da parte delle aziende di una rete di comunicazione più veloce e moderna, come alleato principale per lo sviluppo delle politiche di marketing e di espansione delle attività.

**Di conseguenza, Confindustria Benevento considera prioritaria la creazione e il potenziamento di reti che garantiscano la copertura dei servizi a tutta la città di Benevento, alle sue aree industriali, così come alle zone industriali della Valle Caudina e Telesina nonché ai maggiori centri abitati e a quelli a più alta intensità imprenditoriale.**

Solo così si potrà garantire all'intero tessuto imprenditoriale della provincia la possibilità di usufruire al meglio dei frutti più innovativi della comunicazione.

38 - Dati confermati dal rapporto della CCIA Benevento, Programma Banda Larga. Linee guida per lo sviluppo. Maggio 2012.

39 - Per l'elenco completo <http://innovazione.regione.campania.it/sites/default/files/Elenco-comuni-campani-progetto-NGAN.pdf>

40 - Tali dati ricevono conferma anche dall'analisi dell'Osservatorio economico della Provincia di Benevento di giugno 2013 secondo cui la dotazione di reti a banda larga è pari ad appena il 61% della media nazionale e penalizza soprattutto i comuni più piccoli della provincia.

## CAPITOLO 7

### L'impianto idroelettrico di regolazione sul bacino di Campolattaro: il valore degli investimenti privati

#### Localizzazione

Il progetto prevede la realizzazione di un impianto idroelettrico di regolazione mediante generazione e pompaggio della potenza media di circa 600 MW.

Il progetto, sviluppato dalla società di scopo REC S.r.l. interessa i comuni di Campolattaro, Pontelandolfo e Morcone, nonché i comuni di Fragneto Monforte e Benevento.

L'impianto utilizzerà come bacino inferiore l'esistente serbatoio di Campolattaro e, come bacino di monte, una conca naturale denominata bacino di Monte Alto. In fase di generazione, l'acqua sarà convogliata, attraverso una condotta forzata, dal bacino di Monte Alto a una centrale in caverna per la produzione di energia elettrica mediante passaggio in macchine reversibili operanti come turbine. Viceversa, in fase di accumulo, l'acqua sarà innalzata attraverso gallerie in pressione dal bacino di Campolattaro a quello di Monte Alto tramite le macchine reversibili operanti come pompe.

Il bacino inferiore ha un volume utile di 109 milioni di m<sup>3</sup>, di cui 7 milioni di m<sup>3</sup> (pari al volume utile del bacino di Monte Alto) potranno essere movimentati tra i due serbatoi per il funzionamento dell'impianto, compatibilmente con gli altri usi previsti. E' previsto un consumo di acqua, pari a 30 l/s, ai soli fini del reintegro delle perdite di sistema. L'impianto sarà collegato alla RTN sulla linea "Benevento II - Foggia", in avanzata fase di costruzione. L'allacciamento dell'impianto alla RTN comporterà la realizzazione di due stazioni di smistamento a 380 kV linee aeree per complessivi 27 km.

Il progetto si inserisce come impianto di importanza strategica nel sistema elettrico italiano ed in particolare nella Zona Sud, caratterizzata da una crescente esigenza di energia di regolazione in conseguenza del forte sviluppo in atto e previsto di impianti per la produzione di energia elettrica da fonti non programmabili (eolico).

#### L'iter burocratico

L'iter autorizzativo del progetto è in avanzata fase di svolgimento.

Si stima che il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, in corso presso le competenti autorità nazionali, si concluderà nei prossimi mesi.

Si prevede, inoltre, che il progetto possa ottenere la successiva autorizzazione alla costruzione ed esercizio da parte della Regione Campania entro il primo semestre dell'anno corrente.

### Strategicità e benefici attesi

La realizzazione dell'impianto idroelettrico garantirebbe l'accumulazione di grandi quantità di energia disponibili in caso di necessità, rispondendo così con elevata rapidità alle esigenze del sistema elettrico.

Tali caratteristiche rendono il progetto rispondente alle esigenze di **regolazione del sistema elettrico** evidenziate dal gestore della Rete di Trasmissione Nazionale.

La presenza dell'impianto sul territorio beneventano entrerebbe in **sinergia con la generazione di energia rinnovabile**, in particolare con quella non programmabile, in piena coerenza con gli strumenti di pianificazione energetica regionali e provinciali; inoltre comporterebbe la **valorizzazione del bacino di Campolattaro**, opera pubblica completata nei primi anni '90 e attualmente non utilizzata.

Le ricadute economiche ed occupazionali si concretizzano attraverso un investimento stimato di 600 milioni di Euro, la creazione diretta di **posti di lavoro** - anche con richiesta di profili altamente specializzati - un ampio indotto di imprese a cui si aggiungono - durante la fase di cantiere della durata di circa cinque anni - un numero medio di addetti ai lavori complessivamente di 300 unità.

La presenza dell'opera contribuirebbe significativamente al raggiungimento degli obiettivi europei sulla **riduzione dei gas climalteranti**.

Il progetto costituirà un importante volano per l'imprenditoria locale, sia in fase di realizzazione che di gestione dell'Impianto.

In particolare, durante la fase di realizzazione, il progetto rappresenterà un'opportunità di sviluppo nei settori dell'industria del calcestruzzo, dei cementifici e, più in generale, delle opere civili, della carpenteria, delle opere idrauliche, della riforestazione e della gestione del territorio e del terziario a beneficio del personale e delle maestranze coinvolte.

### Conclusioni

Nel presente documento, focalizzato sullo sviluppo dell'area BENEVENTANA inserita in una visione competitiva EUROPEA e NAZIONALE, sono prese in esame per lo più opere infrastrutturali coerenti con le fonti di finanziamento a disposizione e già contemplate all'interno delle programmazioni strategiche approvate a livello europeo, nazionale e regionale.

Si tratta di una scelta precisa e ragionata, nonché condivisa dalle imprese del territorio che con entusiasmo hanno lavorato insieme a noi ed insieme a partner scientifici di rilievo. E' scaturita dalla concretezza tipica del mondo produttivo, che mira a perseguire obiettivi realizzabili.

Il contributo che si è inteso dare con questo lavoro è, quindi, prima di tutto quello di una ricognizione (non facile) puntuale della situazione attuale delle opere strategiche.

Ripercorrendo gli iter burocratici messi in campo è possibile notare come molte di esse, sebbene siano partite da molto lontano, sono ancora arenate, non per mancanza di fondi, ma per procedure burocratiche che le imbrigliano in maniera inspiegabile e non giustificata.

L'**obiettivo primario** è quello di offrire elementi conoscitivi che supportino e rafforzino le scelte strategiche operate.

**Sotto questo punto di vista, particolare attenzione è stata dedicata all'Alta capacità Napoli Bari ed al raddoppio della SS 372 Telesina, infrastrutture entrambe collocate nell'ambito del Corridoio Europeo Helsinki La Valletta.**

Poniamo due questioni:

*Perché l'Alta Capacità apre scenari importantissimi per lo sviluppo di questa provincia?*

Garantendo un collegamento veloce con il capoluogo regionale, potrebbe assolvere ad una funzione di riequilibrio della popolazione tra area costiera ed area interna, aprendo importanti scenari sul fronte dell'edilizia residenziale di qualità e di traino per il comparto turistico; non dimentichiamo che il settore delle costruzioni è uno degli anelli portanti della nostra economia. Un collegamento che ad oggi manca totalmente, atteso che l'unica linea è rappresentata dalla Ferrovia Valle Caudina la cui accessibilità è rimasta congelata agli anni della sua realizzazione nel 1960, cui si aggiunge l'usura del tempo trascorso.

Sotto il profilo degli scambi commerciali, essa consentirebbe, qualora adeguatamente supportata da strutture logistiche e di smistamento merci, di creare una valida alternativa al trasporto su gomma, che oggi resta in gran parte quello più utilizzato.

*Perché la Telesina?*

La SS 372 Telesina è stata esaminata sotto svariati punti di vista. Esiste un evidente problema socio economico legato al suo adeguamento che non può essere più rinviato.

Si tratta in primis di un'arteria che ha un indice di pericolosità per il suo tasso di incidenti mortali superiore di almeno tre volte alla media regionale, con il maggior tasso di decessi causati da incidenti. Il suo adeguamento è una risposta doverosa al tanto dolore rimasto su quella strada, necessario per prevenire e proteggere i nostri figli.

Sotto il profilo economico, parlano molto chiaro i dati del lavoro, in merito alle ricadute in

termini di PIL che la realizzazione dell'intervento avrebbe per l'economia. Si stima una ricaduta di 240 milioni di euro annui in termini di incremento del valore aggiunto, che consentirebbero di ripagare in appena cinque anni l'intero costo dell'opera.

Ed è un'opera, non possiamo sottacere, necessaria per garantire l'efficienza logistica e le esigenze di importanti imprese dell'area che stanno internazionalizzandosi o già lo sono.

Questi dati non possono lasciare indifferenti e rafforzano le scelte strategiche compiute; devono rappresentare lo stimolo necessario a proseguire con convinzione e determinazione nella fase operativa.

Una fase operativa che non può e non deve trovare un ostacolo nella burocrazia. Non è accettabile che opere di questo calibro le cui ricadute sono evidenti agli occhi di tutti, già dotate in buona parte anche delle risorse necessarie per il loro avvio, siano fermate da procedure così complesse da bloccare gli investimenti.

Occorre un nuovo metodo di lavoro che veda unite le istituzioni, le parti politiche, le associazioni, per il raggiungimento di un obiettivo, con controlli attenti a che le opere siano avviate, i tempi siano rispettati e la legalità sia garantita. La legalità è un elemento non trascurabile quando parliamo di questo volume di risorse.

Tradizionalmente le opere nel Mezzogiorno sono più costose e hanno tempi più lunghi, non possiamo più consentirci sprechi di denaro pubblico, che va indirizzato e speso secondo gli obiettivi prefissati.

Noi di Confindustria Benevento siamo determinati a fare la nostra parte, fino in fondo.

## APPENDICE

### Le ricadute degli investimenti infrastrutturali sul sistema delle attività produttive

*Esiti dell'indagine sui fabbisogni infrastrutturali delle imprese condotta da Confindustria Benevento presso le proprie aziende associate.*

Confindustria Benevento ha condotto tra i suoi associati un'indagine conoscitiva sui fabbisogni di natura infrastrutturale e commerciale che essi hanno maturato nel corso delle loro attività d'impresa.

Il questionario, nato in collaborazione con SRM - Studi e Ricerche Mezzogiorno, si compone di tre parti riguardanti il profilo aziendale, il fabbisogno infrastrutturale e l'attività nei mercati esteri.

#### **Breve profilo aziendale**

Il campione di imprese che ha partecipato alla rilevazione, ben rappresentante la realtà imprenditoriale della provincia di Benevento, è formato da società di capitali con profili aziendali eterogenei.

Hanno risposto al questionario imprese del settore alimentare, della meccanica, delle costruzioni, del tessile ma anche del terziario avanzato e del settore ICT. La maggior parte di esse sono piccole imprese, mentre il 30% del campione rientra nella definizione di media impresa.

Le imprese campione operano per 21% come subfornitrici, il 43% sul mercato finale mentre il 36% del campione lavora sia come subfornitore sia sul mercato finale.

Il mercato di riferimento principale delle imprese rimane l'Italia, in special modo il Mezzogiorno ma 1 impresa su 3 dichiara di operare anche su mercati esteri.

#### **Fabbisogno infrastrutturale delle imprese. Le infrastrutture materiali.**

Confindustria Benevento per indagare il fabbisogno infrastrutturale dei suoi associati, ha analizzato:

- come le imprese fanno arrivare le materie prime presso le loro sedi;
- in che modo vengono trasportati i prodotti finiti;
- le criticità riscontrate nell'utilizzo delle infrastrutture.

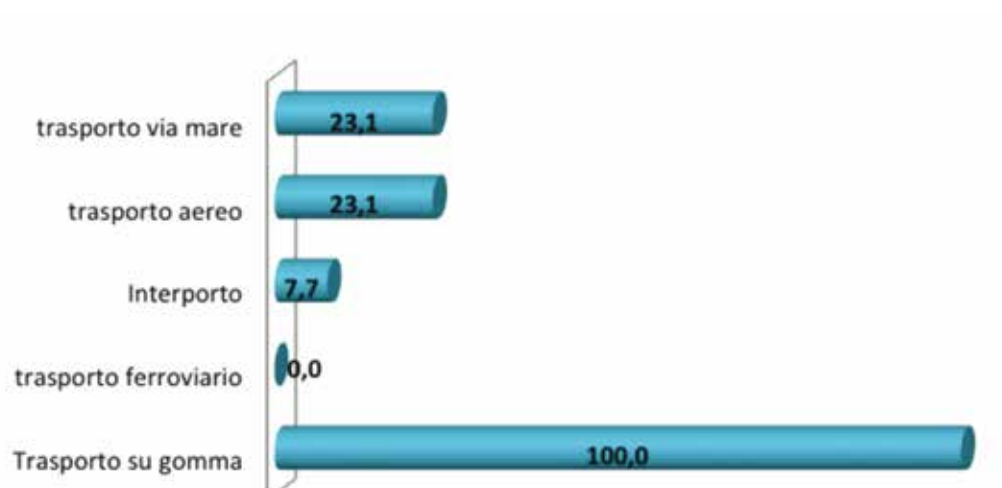
Il primo punto (Grafico 1) ha registrato l'unanimità delle imprese nell'uso del trasporto su gomma, circa il 23% utilizza il trasporto aereo e quello marittimo, mentre circa l'8% si avvale dei servizi dell'interporto.

Nessuna delle imprese intervistate ha dichiarato di utilizzare il trasporto ferroviario per reperire materie prime.

Le aziende che usufruiscono del trasporto marittimo operano prevalentemente nei porti di Napoli e di Bari mentre l'interporto di riferimento rimane quello di Nola, utilizzato per attività di sdoganamento merci.

### Grafico 1

#### Infrastrutture utilizzate per reperire materie prima (valori percentuali)



Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento. Anno 2013

Il secondo punto (grafico 2) conferma, anche per il trasporto dei prodotti finiti, l'uso quasi universale del trasporto su gomma (92%), seguito dal trasporto via mare (25%) e il trasporto aereo (17%).

Non vengono utilizzati i servizi propri degli interporti e nemmeno in questo caso il trasporto ferroviario.

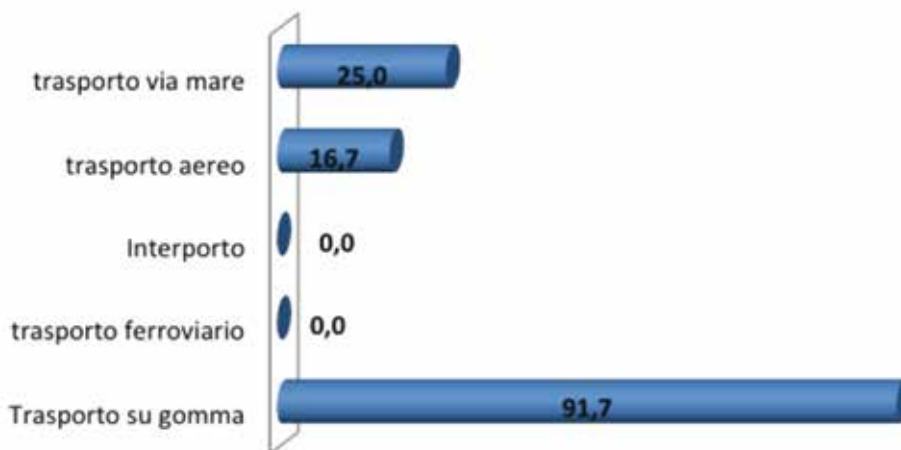
I porti utilizzati sono quelli di Napoli e Salerno.

1 impresa su 2 gestisce la catena di distribuzione dei prodotti/servizi, 1 su 3 ha scelto una gestione mista mentre solo il 17% ha delegato a terzi il trasporto dei prodotti finiti.

Il risultato per cui la totalità delle imprese lega l'esigenza infrastrutturale al trasporto merci (84%) è un'altra conferma dell'importanza che una rete infrastrutturale (per lo più di natura viaria) ha nell'attività delle imprese del territorio beneventano.

**Grafico 2**

**Infrastrutture utilizzate per il trasporto dei prodotti finiti (valori percentuali)**

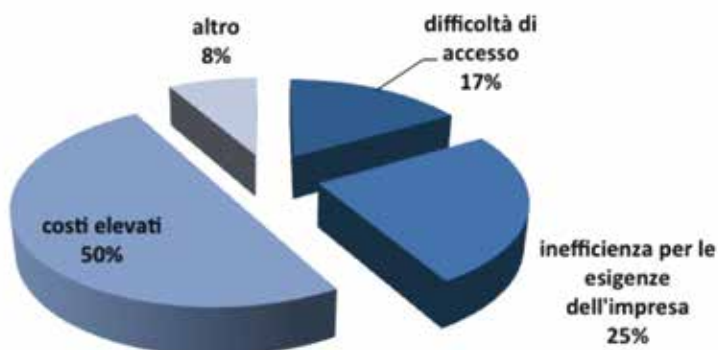


Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento. Anno 2013

Il terzo punto d'interesse dell'indagine ha analizzato le criticità riscontrate nell'utilizzo delle infrastrutture materiali. I risultati (grafico 3) hanno registrato la presenza di costi elevati nell'utilizzo delle infrastrutture per 1 impresa su 2, nonché l'inefficienza del servizio logistico per l'esigenza delle imprese (25%) e la difficoltà di accesso alle infrastrutture (20%).

**Grafico 3**

**Elementi di criticità riscontrati nell'uso delle infrastrutture (valori percentuali)**



Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento. Anno 2013

La scheda di rilevazione dei fabbisogni delle imprese ha inoltre rilevato da parte degli associati, l'esigenza di vedere migliorate<sup>41</sup> le condizioni del sistema viario e ferroviario. E' parsa chiara l'importanza di una rete moderna, capillare ed efficiente per il rilancio della competitività del territorio e delle imprese sannite; le opinioni degli associati concordano sul bisogno di collegamenti veloci e sicuri verso Napoli e verso Roma, ottenibili dal completamento delle grandi opere di rilevanza nazionale ed europea quali la SS 372 Telesina e la Napoli Bari.

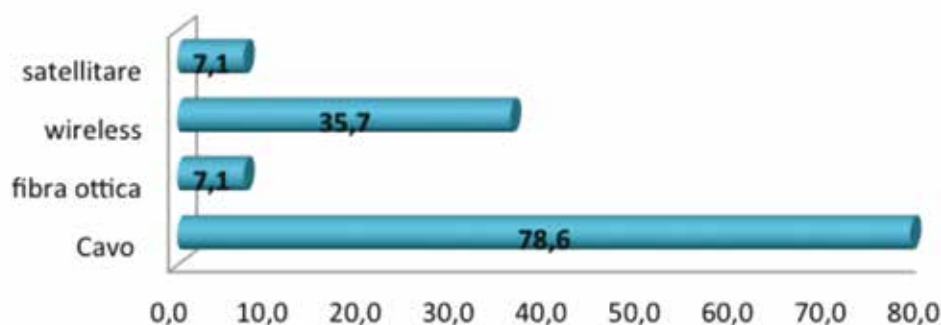
### **Fabbisogno infrastrutturale delle imprese. Infrastrutture immateriali.**

L'indagine sul fabbisogno infrastrutturale si è estesa anche alle infrastrutture immateriali. La connessione ad internet (grafico 4) avviene prevalentemente via cavo (79%) e wireless (36%); poco utilizzata è la modalità satellitare e quella legata alla fibra ottica.

Quest'ultimo dato è giustificato dalla presenza non ancora uniforme della banda larga nella provincia di Benevento.

#### **Grafico 4**

**Connessione internet usata dalle aziende (valori percentuali)**



*Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento. Anno 2013*

Solo 1 impresa su 3 utilizza lo strumento di e - commerce. Tale dato è rafforzato dall'opinione secondo cui l'e commerce è inutile (42%) o poco utile (33%).

Solo 1 impresa su 4 dà una valutazione positiva a questo strumento.

Molto probabilmente questi giudizi scaturiscono anche dalla difficoltà nell'uso delle infrastrutture immateriali.

Le criticità registrate riguardano prevalentemente i costi elevati delle infrastrutture immateriali (25%), la loro scarsa qualità (25%) e la richiesta di continui aggiornamenti.

41 - 2.9 "Ci indichi in ordine di priorità 1 o al massimo 2 infrastrutture che, se migliorate o realizzate, possono garantire un vantaggio per la sua azienda e per il territorio provinciale" dalla Scheda di rilevazione del fabbisogno delle Imprese, Confindustria Benevento, giugno 2013.

## Apertura verso i Paesi Esteri

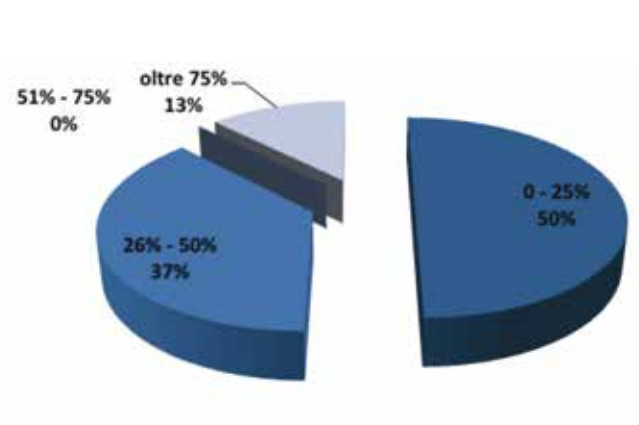
La terza parte del questionario ha analizzato il profilo dell'attività commerciale dell'impresa in relazione all'apertura verso i Paesi esteri.

Il 62% del campione di imprese svolge attività di esportazione.

L'attività di export (grafico 5) risulta importante ai fini del fatturato; infatti ben il 50% delle aziende che esportano dichiarano un'incidenza dell'export sul fatturato nella fascia che arriva al 25%, il 37% dichiara di inserire l'incidenza dell'export sul fatturato nella fascia 26% - 50% ed il 17% oltre il 50%.

### Grafico 5

Quota del fatturato esportato sul fatturato totale negli ultimi 3 anni (valori percentuali)



Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento. Anno 2013

3 imprese su 4 che svolgono attività di export prevedono all'interno dell'organigramma aziendale una figura professionale dedicata, così come è sempre più diffusa la presenza di siti internet in lingua straniera (in genere in inglese) anche se non mancano siti tradotti in francese, spagnolo, tedesco e russo.

Il materiale informativo prodotto dalle aziende è esclusivamente tradotto in inglese che rimane linguaggio internazionale di riferimento per i rapporti internazionali.

I Paesi verso cui è rivolta l'attività di export - dato confermato anche dall'Atlante della Competitività - appartengono per la maggior parte al continente europeo (Germania, Francia, Inghilterra, Spagna); non manca però attività d'esportazione verso gli Stati Uniti d'America, il Messico e l'Australia.

Pur vivendo un periodo economico difficile, le imprese nel loro immediato futuro, intendono ampliare l'attività d'esportazione.

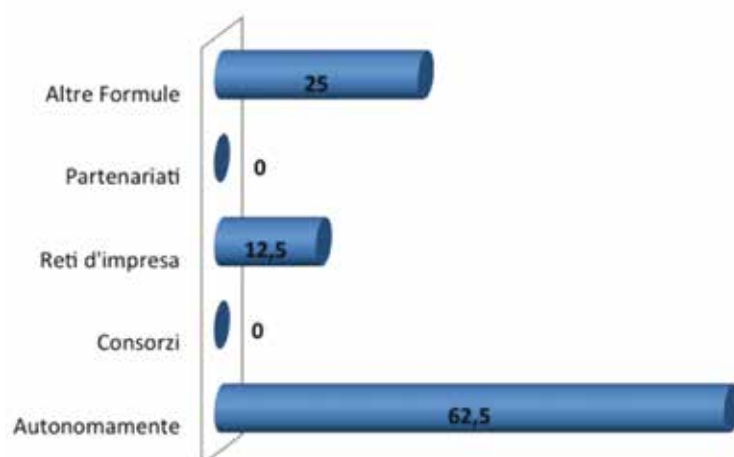
I Paesi obiettivo sono localizzati nell'Europa dell'Est, così come si guarda al mercato brasiliano e a quello cinese.

Rimangono punto di riferimento i Paesi dell'Europa continentale.

L'attività di export delle aziende (grafico 6) è in genere autonoma (62,5%) e solo il 12% sceglie lo strumento delle reti d'impresa.

Nessuna impresa agisce attraverso partenariati e consorzi ma sono registrati casi in cui esse operano tramite importatori o società appartenenti al medesimo gruppo (altre formule)

**Grafico 6**  
**Azione dell'Impresa sui mercati esteri (valori percentuali)**



Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento. Anno 2013

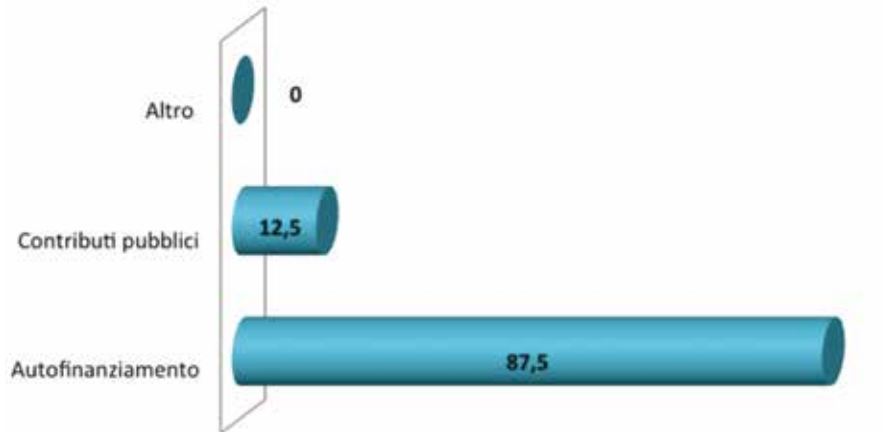
La quasi totalità delle aziende che dichiara di svolgere attività di export, partecipa alle fiere con regolarità.

Generalmente la partecipazione alle fiere (grafico 7) è autofinanziata (87,5%) e pochi utilizzano fondi messi a disposizione dalle istituzioni (12%).

I contributi pubblici usati per queste attività sono prevalentemente di natura regionale (grafico 8).

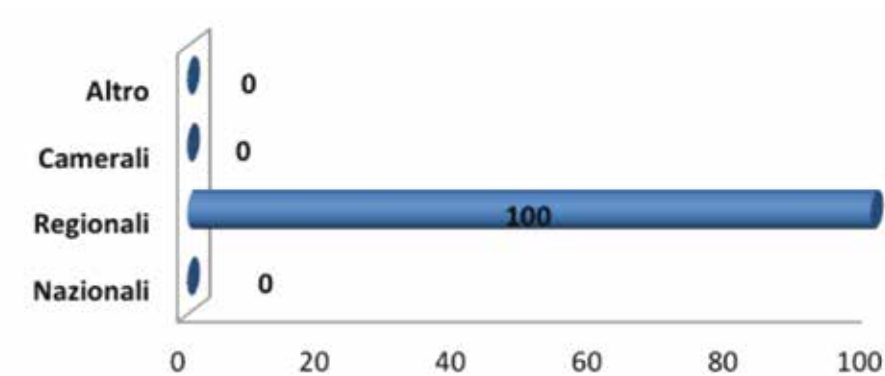
Non sono state registrate altre modalità di finanziamento.

**Grafico 7**  
Contributi utilizzati per la partecipazione a fiere (valori percentuali)



Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento. Anno 2013

**Grafico 8**  
Contributi pubblici utilizzati per la partecipazione alle fiere (valori percentuali)



Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento. Anno 2013

### Commento e considerazioni.

A conclusione dell'indagine, Confindustria Benevento, interessata ed attenta ai bisogni dei propri associati - in relazione alle nuove opportunità che le politiche di export possono portare - ha domandato quali potevano essere le azioni più incisive per garantire una semplificazione nell'attuazione delle politiche di internazionalizzazione in essere e/o in animo delle imprese (Grafico 9).

La maggioranza (61%) chiede di organizzare incontri con operatori esteri, il 23% di sviluppare reti tra imprese per l'accesso ai mercati esteri, l'8% organizzare missioni istituzionali e creare collegamenti con SIMEST, SACE e ICE.

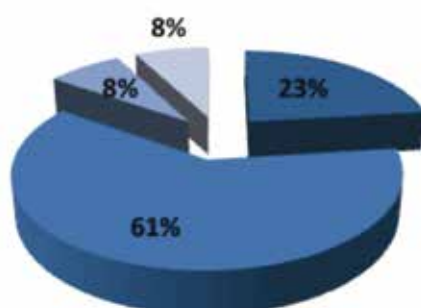
Dai risultati maturati, ben rappresentanti le attività e le esigenze del mondo imprenditoriale della provincia di Benevento, si può affermare la vitalità del tessuto produttivo della provincia a fronte delle difficoltà dovute alla situazione economica e agli oggettivi limiti di contesto in cui opera.

La classe imprenditoriale conserva la volontà di operare sul territorio ed espandere la propria azione, sempre più sensibile ed interessata ai nuovi strumenti a disposizione per lo sviluppo delle attività e del territorio che la ospita.

#### Grafico 9

Possibile azione di Confindustria Benevento per garantire le attività imprenditoriali sui mercati esteri (valori percentuali).

- Sviluppare reti tra imprese per l'accesso a mercati esteri
- Organizzare incontri con operatori esteri
- Organizzare missioni istituzionali
- Creare collegamenti con SIMEST, SACE, ICE, ecc



Fonte: Elaborazione Confindustria Benevento. Anno 2013

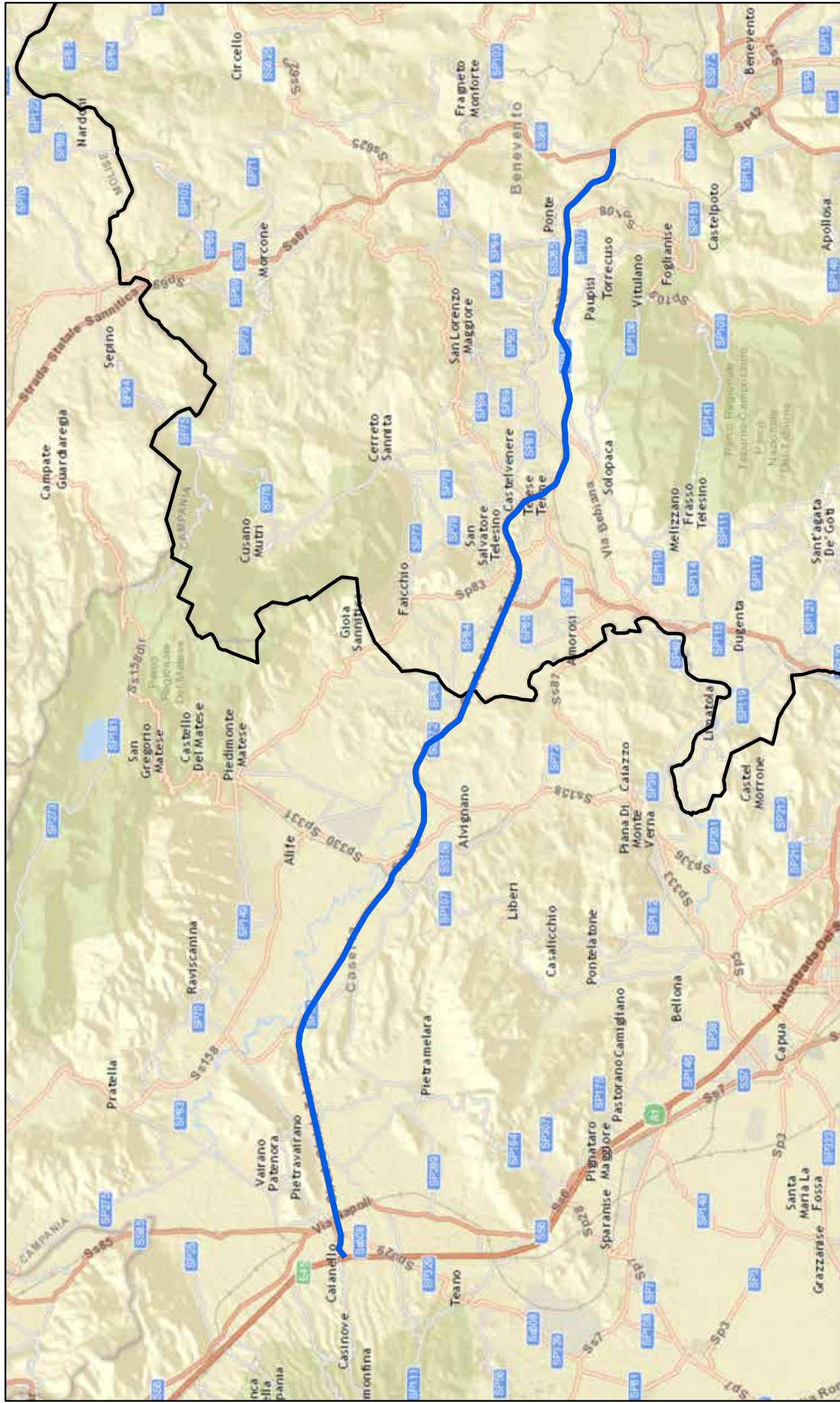
All. 01  
Tracciato linea Alta Capacità  
Napoli - Bari

—+— AV / AC Napoli - Bari



All. 02  
Adeguamento a quattro corsie  
della SS 372 Telesina

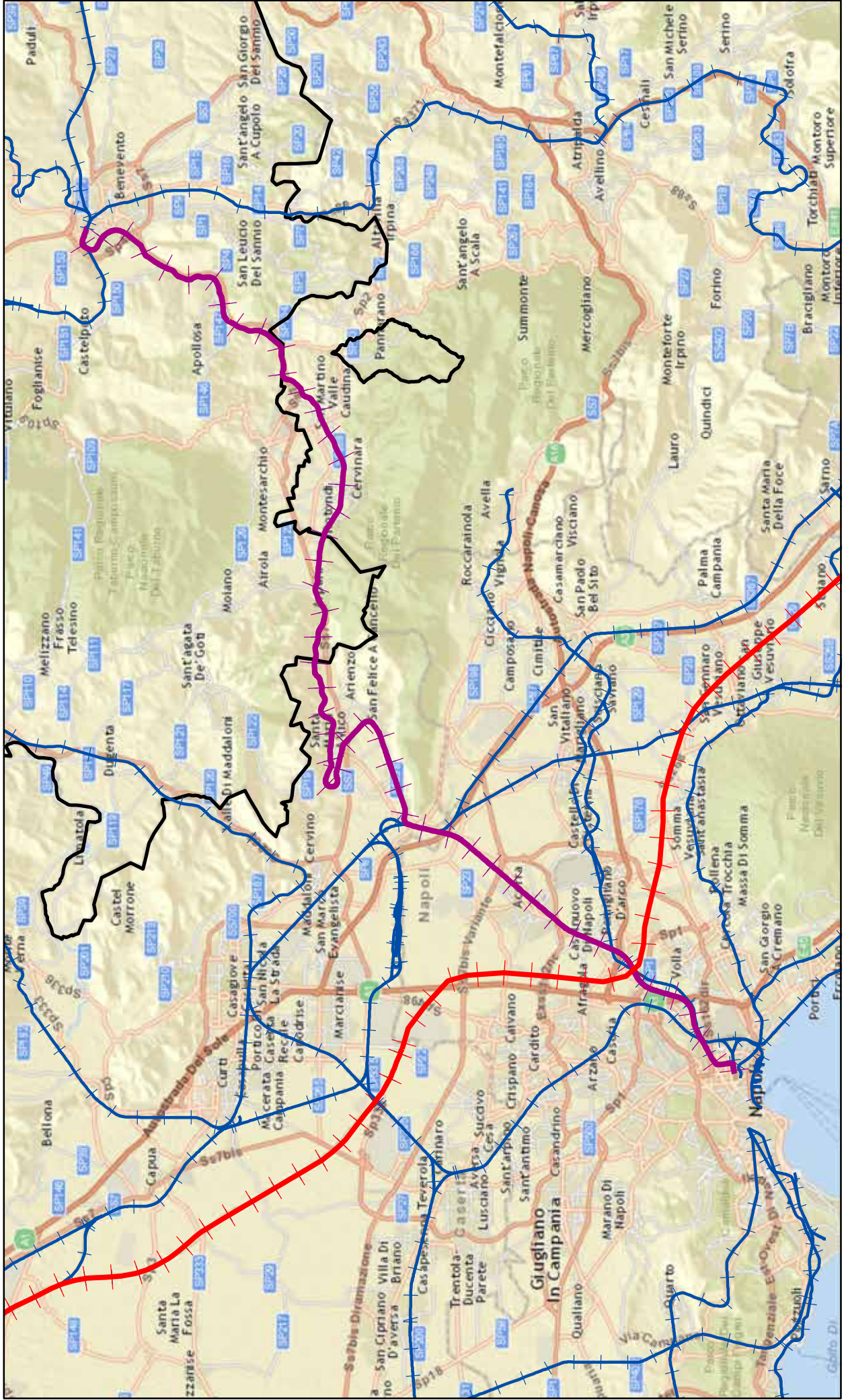
Tratto di completamento



All. 03

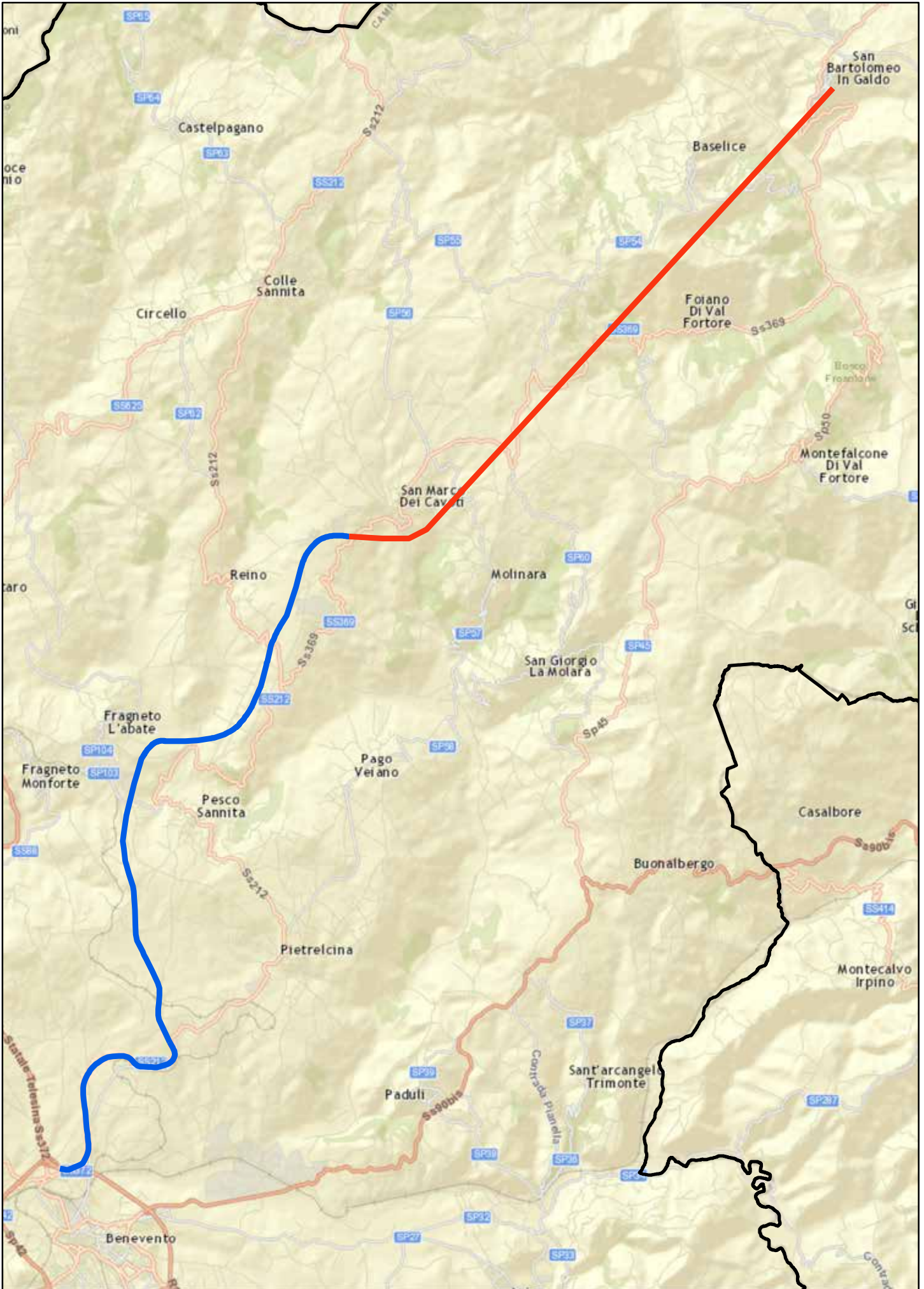
Ammodernamento linea ferroviaria  
BN - NA via Valle Caudina

Linea Ferroviaria Benevento - Napoli



- Tratto in esercizio
- Tratto da realizzare

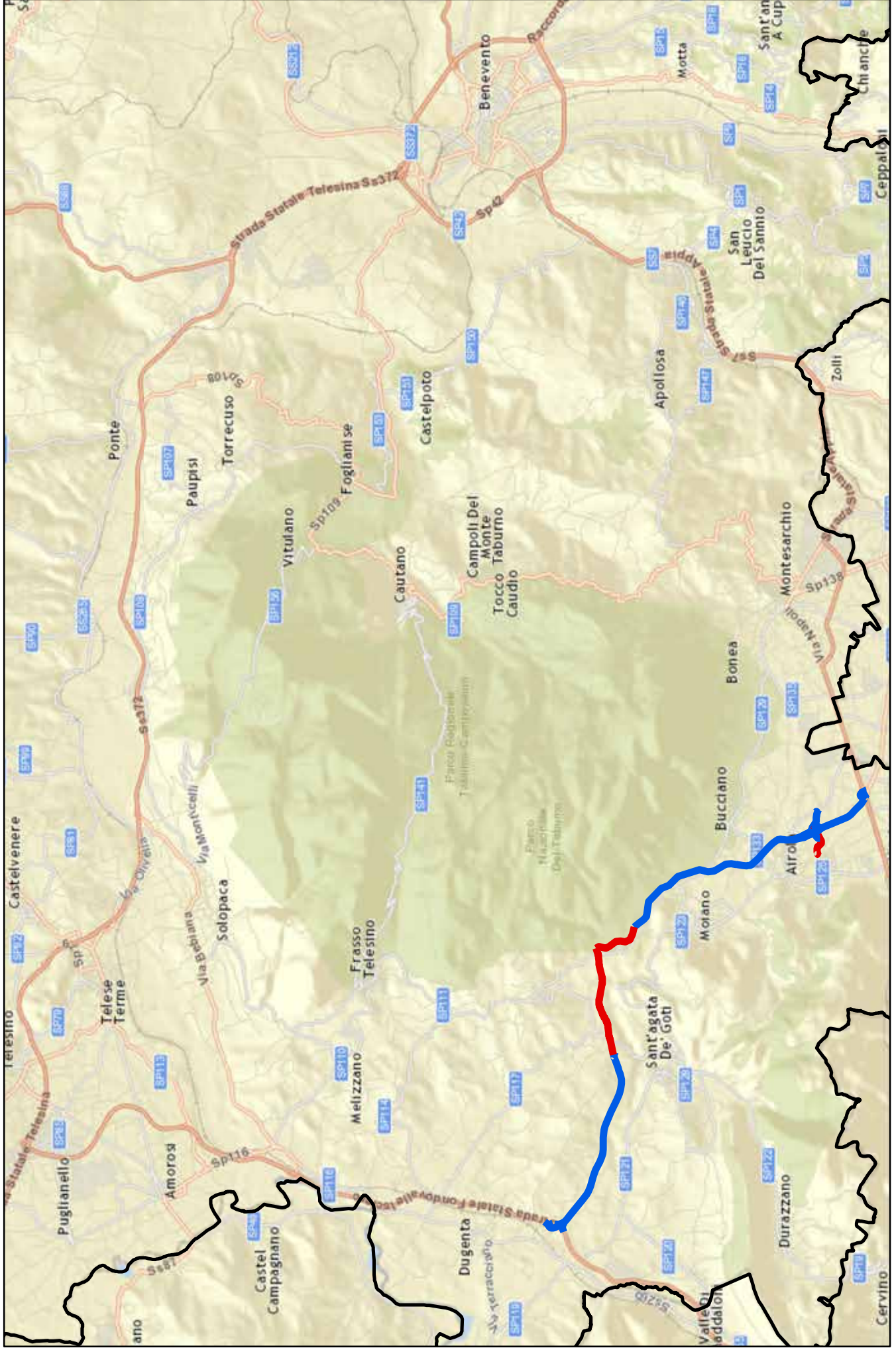
# Strada Statale 212 della Val Fortore



Tratto in esercizio

Tratto di completamento

All. 05  
Completamento strada a scorrimento veloce  
Fondo Valle-Isclero



TRATTI IN ESERCIZIO

Primo lotto

Secondo lotto

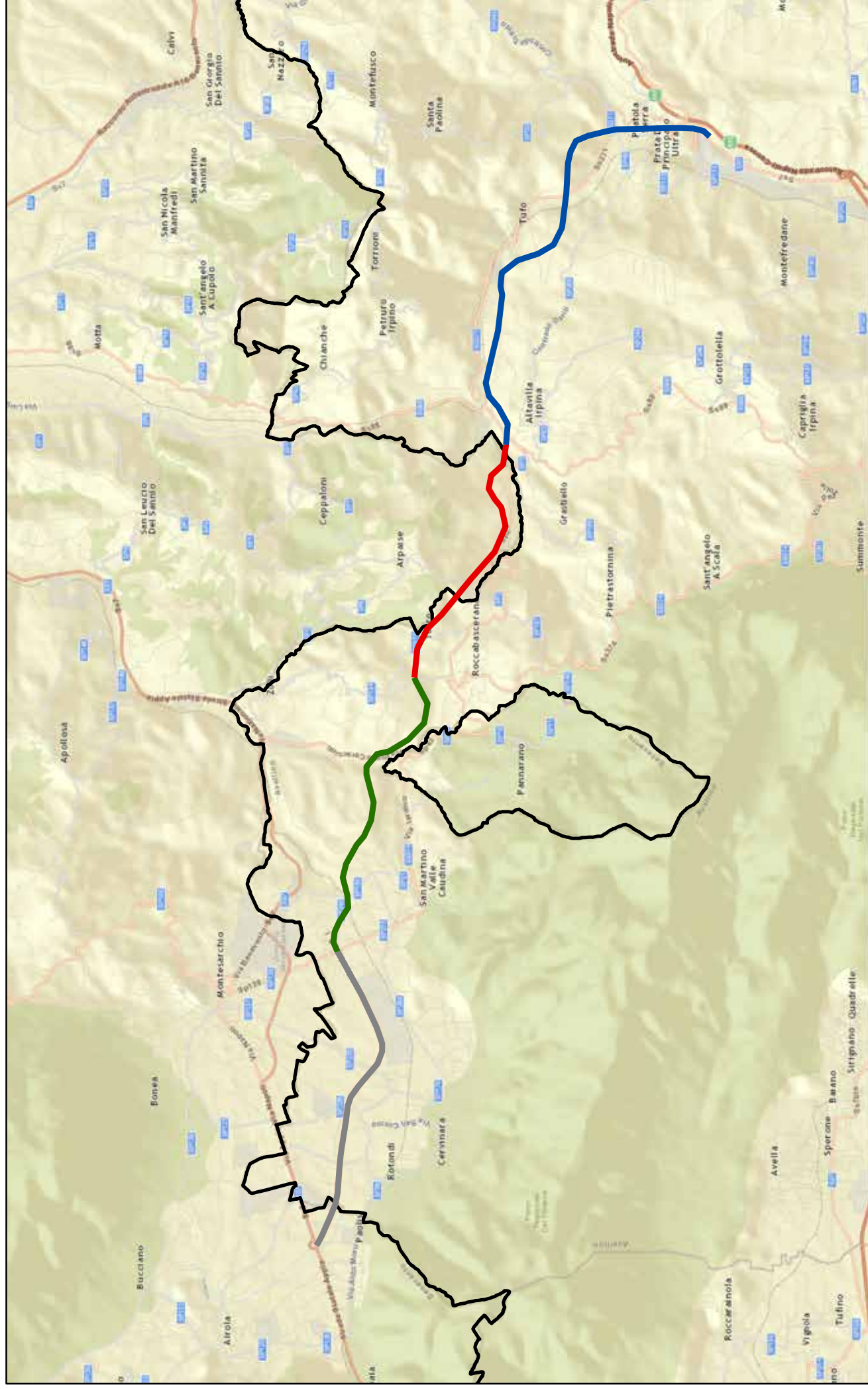
TRATTI DA REALIZZARE

Terzo lotto

Quarto lotto

All. 06

Completamento asse attrezzato  
Valle Caudina - Pianodardine





CONFINDUSTRIA  
BENEVENTO

**ANCE** | BENEVENTO

BENEVENTO  
E LA SUA PROVINCIA

**LE STRADE  
PER LO  
SVILUPPO**

## Riferimenti bibliografici

- AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA (anni vari), Localizzazione degli incidenti stradali, Roma*
- BANCA D'ITALIA (Anni vari), Bollettino Statistico, Roma*
- BANCA D'ITALIA (Anni vari), Bollettino Economico, Roma*
- CCIAA BENEVENTO (2012), Programma Banda Larga. Linee guida per lo sviluppo.*
- CSC (2013), Scenari Industriali, Roma*
- CONFINDUSTRIA (2014), Rilevazione sul processo di costruzione dei POR 2014-20 per le Regioni del Mezzogiorno, Roma*
- CONFINDUSTRIA-SRM (2013), Check Up Mezzogiorno, Roma*
- DPS (2014), Accordo di Partenariato Italia 2014-2020, Roma*
- FEDERALIMENTARE (2007), L'industria agroalimentare in Italia - Rapporto Federalimentare ISMEA.*
- FORTE E. (a cura di) (2009), La trasformazione logistica del territorio urbanizzato. Franco Angeli Editore*
- INTESA SANPAOLO-SRM (2013), Rapporto annuale sull'apertura internazionale delle regioni italiane, Milano*
- ISTAT (Anni vari), Rapporto Annuale sulla situazione del Paese, Roma*
- ISTITUTO TAGLIACARNE (2014), Osservatorio Economico della Provincia di Benevento.*
- MINISTERO PER LA COESIONE TERRITORIALE, Metodi e Obiettivi per un uso efficace dei Fondi Comunitari 2014-20, dicembre 2013*
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE (2012), Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma*
- MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO (Anni vari), Relazione Annuale sugli Incentivi alle Imprese, Roma*
- RACIOPPI GIUSEPPE, LA FERROVIA BENEVENTO - NAPOLI VIA VALLE CAUDINA. Cento anni di esercizio, LA TECNICA PROFESSIONALE N.6/ giugno 2013.*
- SRM, Rosa G., Sabatini M., (2013) L'Europa chiama, il Sud risponde? Giannini Editore.*
- SRM (2013), Un sud che innova e produce, il settore agroalimentare, Giannini Editore*
- SRM (2013), Logistica e Sviluppo Economico, Giannini Editore*
- UNIONCAMERE (2014), Trail-Portale nazionale delle infrastrutture, Roma.*

La presente pubblicazione è edita da Confindustria Benevento.  
Non è destinata alla vendita ed è utilizzabile solo per scopi di comunicazione istituzionale o per attività di ricerca scientifica.

**Progetto grafico e impaginazione Arcadia s.r.l.**