Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della **Campania**

Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico

2025

FdP 2023-2024

PROGRAMMA INFRASTRUTTURE | UNIONTRASPORTI

PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
LIBRO BIANCO
Priorità del sistema economico

UNIONCAMERE CAMPANIA

Indice

Introduzione 3

Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico della Campania 7

Focus su opere selezionate: incontri tecnico-operativi con gli stakeholder 17

Considerazioni finali 52

Introduzione

INTRODUZIONE

Il **Programma Infrastrutture** promosso da Unioncamere nazionale prosegue il percorso avviato nelle precedenti due annualità consolidando il ruolo chiave del sistema camerale quale *ente facilitatore di un dialogo costruttivo tra istituzioni e sistema imprenditoriale* e di una sempre più cruciale collaborazione reciproca anche oltre i confini regionali.

Questa terza edizione del Programma si è concentrata su quattro attività centrali:

- Monitoraggio delle priorità infrastrutturali del territorio attraverso l'aggiornamento del Libro Bianco
- Realizzazione di un fascicolo regionale che mette a fuoco i numeri chiave del tessuto economico ed infrastrutturale regionale, a partire dai dati contenuti nel portale camerale C.Stat
- Sviluppo di uno studio di approfondimento sulla **struttura e performance del trasporto aereo merci in Campania**
- Sensibilizzazione e informazione alle imprese sulle opportunità del PNRR, attraverso un ciclo di 3 webinar.

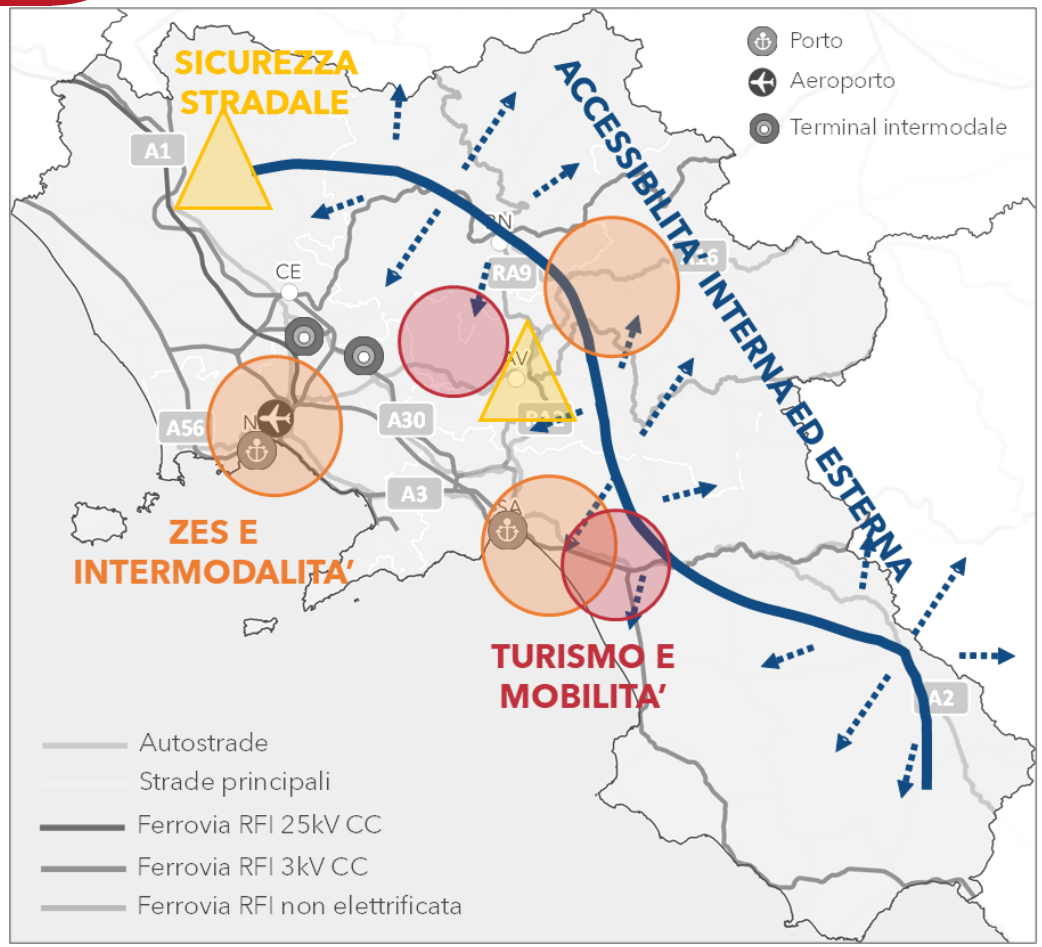
La Campania mostra una struttura economica vivace, una crescita sostenuta del valore aggiunto e dell'export e una dotazione infrastrutturale superiore alla media nazionale, specie nei settori portuale e aeroportuale. Restano margini di miglioramento in termini di diffusione dell'export tra le imprese e di crescita della logistica, ma **la regione si conferma come uno dei poli trainanti del Mezzogiorno e dell'Italia.** In particolare, secondo l'ultimo rapporto della Banca d'Italia sull'economia della Campania le stime del PIL 2024 riportano una crescita superiore rispetto al Sud Italia con un +1,2% rispetto allo scorso anno e un valore assoluto di poco inferiore a 121 miliardi di euro. I settori trainanti sono principalmente **i servizi,** grazie soprattutto alla crescita del turismo e alla capacità di attrarre visitatori sia nazionali che internazionali, **il turismo e le costruzioni -** in particolare nel segmento delle opere pubbliche sostenute dal PNRR - pur con alcune criticità per la manifattura. Il comparto manifatturiero mostra criticità, specialmente per l'automotive che ha risentito della crisi nei mercati nordamericani e del rallentamento dell'export. L'interscambio commerciale al I trimestre 2025 è pari ad oltre 12 miliardi di euro, in crescita del 7,4% rispetto allo scorso anno e rappresenta il 34,7% del totale del commercio del meridione. In termini settoriali, nel 2024 nell'ambito del manifatturiero spicca **il farmaceutico** che rappresenta il 36% dell'esportazioni per un valore pari a 7,3 miliardi di euro, seguono i **prodotti alimentari** (25% per 5 miliardi di euro) e **mezzi di trasporto** (13% per 2,5 miliardi di euro).

LA VISION CAMERALE: 4 MACRO OBIETTIVI REGIONALI

Tutto ciò comporta la necessità di avere un sistema infrastrutturale e logistico di alto livello per poter rispondere alle esigenze delle imprese. Questa terza edizione del Libro Bianco ha un duplice obiettivo: da un lato, confermare le scelte di fondo, coerenti con la **vision** del sistema imprenditoriale campano, individuata nella prima edizione del documento, **«Intervenire sull'accessibilità viaria e ferroviaria e sul potenziamento dei nodi logistici per colmare il gap di competitività delle imprese campane»**, che esprime la necessità di adeguare ed efficientare le infrastrutture esistenti e consentire a tutti i territori, senza discriminazione, di poter accedere ai mercati nazionali ed internazionali; dall'altro, mantenere la connessione con il territorio, adattandosi al mutevole contesto, in continua evoluzione.

È opportuno ricordare che la vision regionale è costruita su **4 macro-obiettivi**:

- **Accessibilità interna ed esterna** (migliorare la connettività delle aree interne della regione per il riequilibrio territoriale e potenziare le connessioni esterne della Campania e i collegamenti con i mercati nazionali ed internazionali);
- **Rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata** (migliorare l'intermodalità e la logistica integrata, con particolare attenzione alle aree ZES, attraverso lo sviluppo di nuove piattaforme logistiche ed il miglioramento dell'accessibilità dei porti e degli interporti);
- **Promuovere i collegamenti per la fruizione del patrimonio turistico-culturale, naturalistico e paesaggistico** (ampliare, adeguare ed efficientare la rete dei collegamenti, stradali e ferroviari, anche con il rafforzamento dei sistemi di mobilità alternativa al fine di rendere realmente accessibile l'offerta culturale e turistica regionale)



- **Potenziare e mettere in sicurezza la rete stradale regionale** (aumentare gli standard di sicurezza della viabilità secondaria e favorire l'accesso alle aree interne con l'adeguamento e la razionalizzazione)

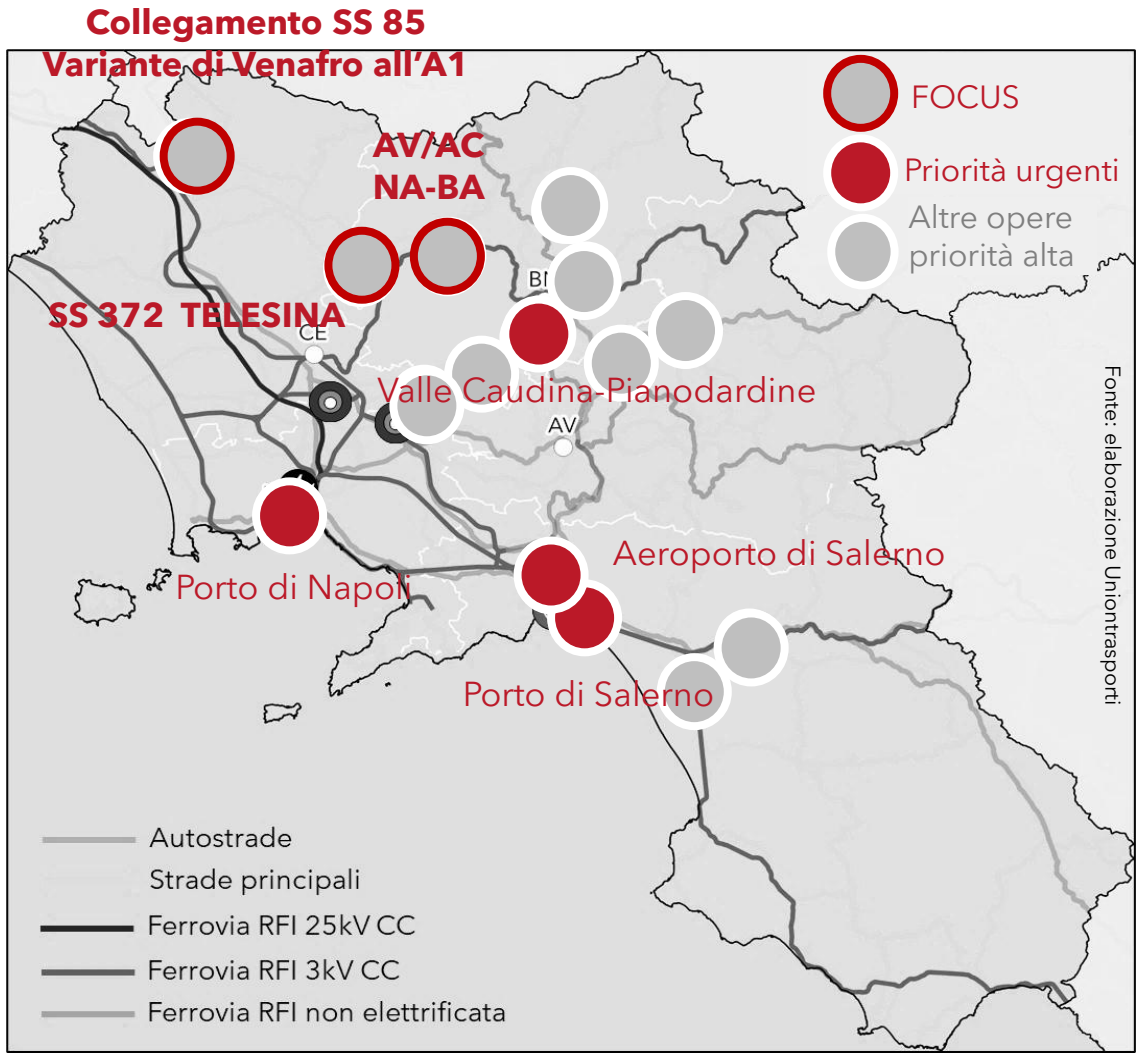
LE 7 PRIORITA' URGENTI

I 4 macro-obiettivi sono a loro volta declinati in opere prioritarie che il sistema imprenditoriale campano ritiene fondamentali per la competitività del territorio. In particolare, nella precedente edizione del Libro Bianco(*), 7 opere sono state individuate come urgenti dalle imprese campane.

Questa terza edizione del Libro Bianco si concentra sul **monitoraggio delle 7 priorità urgenti** attraverso l'aggiornamento delle relative schede di dettaglio e un'analisi della loro evoluzione, con una **lettura anche in chiave semaforica** rispetto al rischio (alto, medio, basso) in termini di rispetto dei tempi di realizzazione.

Un capitolo a parte è dedicato al **focus** su **3 priorità**, selezionate in accordo con il sistema camerale: • **Nuovo collegamento Napoli – Bari (AV/AC)**; • **Adeguamento a 4 corsie della SS 372 Telesina Benevento-Caianello**; **Collegamento tra SS 85 Variante di Venafro all'A1**

L'approfondimento delle 3 priorità è stato realizzato attraverso **incontri tecnico-operativi** con i gestori e gli stakeholder del territorio strettamente coinvolti.



(*) Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Campania – Edizione 2023

Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico della Campania

LE 7 PRIORITÀ URGENTI: STATO ATTUALE

Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	Risorse PNRR	Commissario	Criticità		
								P	T	F
Realizzazione **Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari**		6.089	**L**	2029	100%	**X**	**X**	○	●	○
Adeguamento a 4 corsie della **SS 372 Telesina Benevento-Caianello**		1.119	**P**	Oltre 2025	41%	-	**X**	○	●	●
Porto di Napoli		701	**L/P**	Oltre 2026	83%	**X**	-	○	●	●
Porto di Salerno		528	**L/P**	Oltre 2026	100%	**X**	-	○	●	○
Sviluppo **dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi**		254	**L/P**	2043	52%	-	-	●	●	●
Completamento **asse attrezzato Valle Caudina-Pianodardine**		79	**P**	N.D.	100%	-	-	●	●	●
Collegamento **tra SS 85 Variante di Venafro all'A1**		178	**P**	N.D.	N.D.	-	-	●	●	●

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati - Servizio Studi

Legenda:
«Stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso; «Criticità» Politiche, Tecniche, Finanziarie

LE 7 PRIORITÀ URGENTI: EVOLUZIONE

Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]			Stato			Fine lavori			Livello rischio
		2022	2023	2025	2022	2023	2025	2022	2023	2025	
Realizzazione **Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari**		6.198	6.970	6.089	**L**	**L**	**L**	2027	2027	2029	
Adeguamento a 4 corsie della **SS 372 Telesina Benevento-Caianello**		928	1.134	1.119	**G/P**	**G/P**	**P**	Oltre 2025	Oltre 2025	Oltre 2025	
Porto di Napoli		507	507	701	**L/P**	**L/P**	**L/P**	Oltre 2026	Oltre 2026	Oltre 2026	
Porto di Salerno		254	463	528	**L/P**	**L/P**	**L/P**	Oltre 2026	Oltre 2026	Oltre 2026	
Sviluppo **dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi**		*73*	94	254	**L/P**	**L/P**	**L/P**	Oltre 2025	Oltre 2025	2043	
Completamento **asse attrezzato Valle Caudina-Pianodardine**		79	79	79	**P**	**P**	**P**	N.D.	N.D.	N.D.	
Collegamento **tra SS 85 Variante di Venafro all'A1**		*250*	250	178	**S**	**L/P**	**P**	N.D.	N.D.	N.D.	

Legenda: *«stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Dibattito pubblico; Progettazione, Gara, Lavori in corso*

Tempi realizzazione

Rischio ALTO

Rischio MEDIO

Rischio BASSO

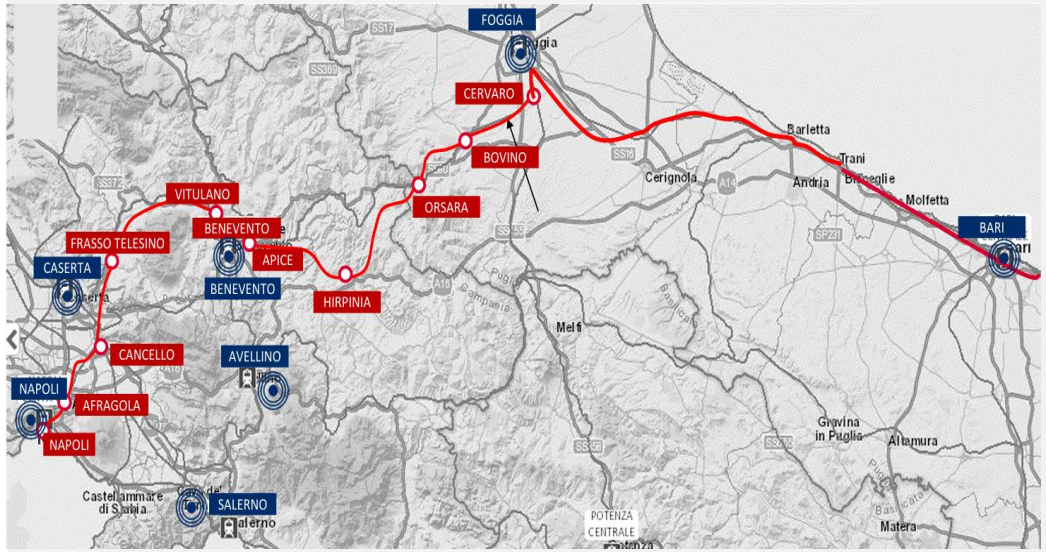
Schede di dettaglio

OPERA
REALIZZAZIONE ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ NAPOLI-BARI

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo
ACCESSIBILITÀ INTERNA ED ESTERNA



Costo	6.088,66	M€
Copertura	100	%
Fine lavori	2029	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Contratto di Programma-I RFI 2022-2026, PNRR, Accordo Quadro TPL	
Note	Opera commissariata Dati economici SILOS (agg. *31/5/2025*)	

Descrizione

L'itinerario AV/AC Napoli-Bari è volto a garantire l'interconnessione e l'interoperabilità nell'ambito dei Corridoi Transeuropei TEN e si pone **l'obiettivo principale di velocizzazione il collegamento attuale e il miglioramento dell'accessibilità al servizio nelle aree attraversate, sia per servizi nazionali di lunga percorrenza, sia per il servizio regionale e merci.**

Dalla rilevazione dell'ANAC sullo stato di attuazione delle ***infrastrutture strategiche e prioritarie***, che si basa sui dati comunicati dal RUP al **31 maggio 2025**, risulta il seguente avanzamento per lotti:

- Raddoppio Frasso Telesino – Vitulano - 1° lotto funzionale Frasso Telesino-Telese: lavori in corso con un avanzamento del 44% e con ultimazione posticipata ad agosto 2027;
- Raddoppio Frasso Telesino – Vitulano 2° e 3° lotto - Tratta Telese-San Lorenzo Maggiore-Vitulano: lavori in corso con un avanzamento del del 34% e con ultimazione posticipata a settembre 2029;
- Raddoppio tratta Apice-Orsara - 1° Lotto funzionale - Tratta Apice-Hirpinia – lavori in corso con un avanzamento del 43% e con ultimazione posticipata a settembre 2028;
- Raddoppio tratta Apice-Orsara - 2° Lotto funzionale - Tratta Hirpinia-Orsara – lavori avviati a settembre 2023 e ultimazione prevista a marzo 2029;
- Raddoppio Orsara-Bovino - lavori in corso.

Benefici

Riduzione dei tempi di percorrenza per i passeggeri: Napoli-Bari in 2 ore, rispetto agli attuali 3h 34' con cambio a Caserta; Diminuzione CO_2 per effetto di maggiori quote di traffico su ferro

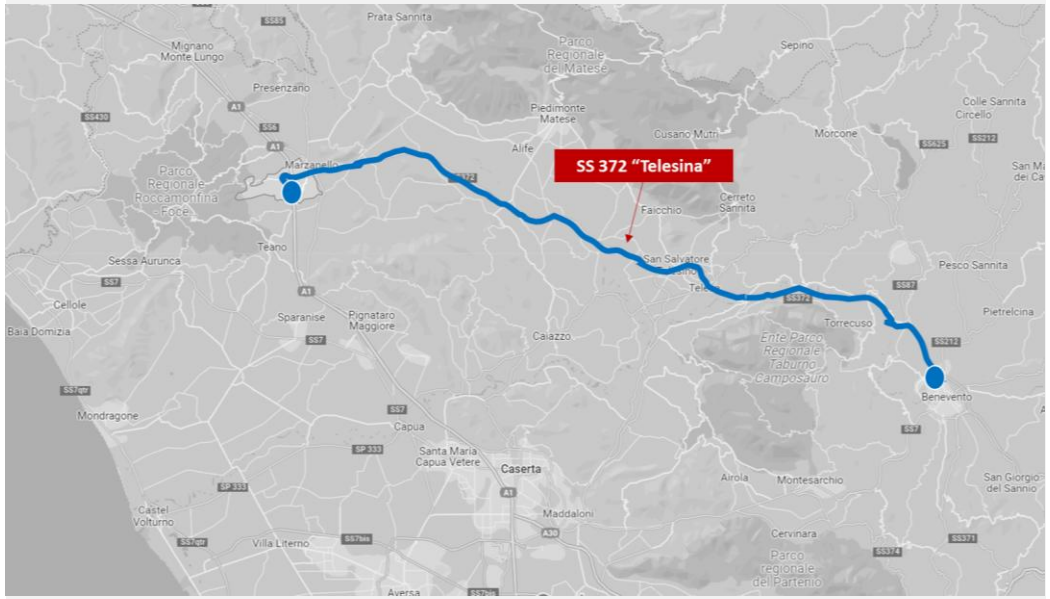
Azioni

- Monitorare iter realizzativo degli interventi già previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere
- Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale

Incontro tecnico-operativo 31/07/2025 (cfr. Focus)

Schede di dettaglio

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



Costo	1.119,21 mln €
Copertura	51 %
Fine lavori	Oltre 2025
Criticità	-
Doc. programmazione	Contratto di programma MIT-ANAS 2021-2025, Delibera CIPE n. 98/17
Note	Opera commissariata Dati economici SILOS (agg. *31/5/2025)*

Rilevanza	**Stato**	**Macro obiettivo**
REGIONALE	PROGETTAZIONE ESECUTIVA	ACCESSIBILITÀ INTERNA ED ESTERNA

Descrizione

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

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

Il **28 febbraio 2024** Anas consegna all'aggiudicatario dell'appalto integrato, il raggruppamento temporaneo d'imprese con mandataria De Sanctis Costruzioni SpA, la progettazione esecutiva relativa ai lavori del 1° lotto di raddoppio della strada statale 372 Telesina.
Il CIPESS, con delibera n. 6 del 21 marzo 2024, approva il Contratto di programma 2021-2025 tra il MIT e ANAS SpA che prevede investimenti complessivi per circa 44 miliardi di euro. Tra gli interventi previsti dal nuovo Contratto di Programma rientra l'intervento SS 372 - Telesina - Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900 – 2° lotto dal km 0+000 (A1 Caianello) al km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino), con un costo di 659.209.723 euro interamente da finanziare.

Benefici

L'adeguamento della SS 372 "Telesina" è volto a potenziare il collegamento della Direttrice Lazio-Campania-Puglia lungo l'itinerario A1 (Roma-Caianello)-SS 372 (Caianello- Benevento)-Raccordo Autostradale (BN/A16)-A16 (Castel del Lago-Bari), in modo da fornire una valida alternativa al percorso autostradale attuale che va da Caserta a Benevento, passando per Napoli.

Azioni

- Monitorare iter realizzativo degli interventi già previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere
- Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale

Incontro tecnico-operativo 31/07/2025 (cfr. Focus)

Schede di dettaglio

OPERA
INTERVENTI NEL PORTO DI NAPOLI

Fonte: Il Denaro

Costo	701	mln €
Copertura	83	%
Fine lavori	-	
Criticità	Finanziaria	
Doc. programmazione	Allegati Def infrastrutture, Piano Operativo 2023-2025 AdSP del Mar Tirreno Centrale	
Note	Dati economici SILOS (agg. *31/8/2024)*	

Rilevanza	**Stato**	**Macro obiettivo**
INTERNAZIONALE	**LAVORI IN CORSO / PROGETTAZIONE PRELIMINARE**	**RAFFORZAMENTO DELL'INTERMODALITÀ E DELLA LOGISTICA INTEGRATA**

Descrizione

Il porto di Napoli è uno degli scali marittimi più importanti e storicamente significativi d'Italia e del Mediterraneo. Rappresenta un hub fondamentale per il commercio, il trasporto merci, e il turismo, gestendo ogni anno milioni di passeggeri e grandi volumi di merci. Si estende su un'area di circa 408,6 ettari, con 70 ormeggi, e supporta traffici diversi, tra cui merci container, trasbordo auto e crociere. Nel 2024, il porto ha visto il passaggio di 8,3 milioni di passeggeri e circa 19 milioni di tonnellate di merci movimentate. Inoltre, il porto di Napoli è leader nel settore del cabotaggio in Italia con il 50% del traffico, e rappresenta un punto nevralgico per i collegamenti verso le isole e la Sicilia.

Per quanto riguarda gli interventi in corso, il porto sta vivendo una fase di trasformazione storica con investimenti superiori a 360 milioni di euro, in gran parte provenienti dal PNRR. Tra le opere principali ci sono:

- Il collegamento ferroviario del Terminal di Levante alla rete nazionale (20 milioni di euro), una svolta attesa da oltre vent'anni per rendere la Darsena Est un terminal intermodale.
- La costruzione di un nuovo parcheggio interrato tra via Colombo e i Magazzini Generali (26 milioni di euro) per migliorare la logistica urbana.
- Il rafforzamento e il prolungamento della diga foranea, con un prolungamento di 270 metri e un rafforzamento di 850 metri della diga, fondamentali per la sicurezza e l'efficienza del porto.
- Il dragaggio e la bonifica della vasca di colmata di Vigliena, area contaminata, per migliorare la profondità e la capacità dei fondali.
- Interventi di consolidamento della Banchina Rossa e opere future per la Banchina di Ponente.

Tra i progetti in fase di pianificazione vi sono inoltre la delocalizzazione ad est di funzioni portuali come il terminal petrolifero e i servizi Ro-Ro, per liberare la zona centrale per usi turistici e urbani, e l'implementazione del sistema Cold Ironing per ridurre l'inquinamento delle navi in porto.

Benefici

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

Azioni

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

Schede di dettaglio

OPERA
INTERVENTI NEL PORTO DI SALERNO

Rilevanza	Stato	Macro obiettivo
INTERNAZIONALE	LAVORI IN CORSO / PROGETTAZIONE PRELIMINARE	RAFFORZAMENTO DELL'INTERMODALITÀ E DELLA LOGISTICA INTEGRATA

Costo	528	M€
Copertura	100	%
Fine lavori	2027	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Allegati Def infrastrutture, Piano Operativo 2023-2025 AdSP del Mar Tirreno Centrale	
Note	Dati economici SILOS (agg. *31/8/2024)*	

Descrizione

Il porto di Salerno riveste un ruolo strategico significativo per il sistema industriale e commerciale del centro-sud Italia. La sua posizione geografica sul Mar Tirreno lo rende un crocevia importante per il commercio marittimo, specialmente nella movimentazione di container, autovetture e merci varie

Gli interventi in corso puntano a potenziare la capacità e la competitività del porto. Alcuni progetti significativi includono:

- La costruzione della cosiddetta "Porta Ovest", una galleria strategica per migliorare la viabilità e la logistica di accesso al porto, che favorirà anche una maggiore integrazione con la rete infrastrutturale regionale.
- Miglioramenti infrastrutturali volti a potenziare la movimentazione di container e merci, rafforzando il ruolo del porto nelle reti trans-europee di trasporto.
- Opere di ampliamento e ammodernamento delle banchine e delle aree portuali per accogliere navi di maggiori dimensioni e aumentare l'efficienza dei servizi.

In progettazione vi sono ulteriori interventi per migliorare le connessioni con la rete stradale e ferroviaria, facilitando l'intermodalità e rendendo il porto un hub logistico ancor più competitivo a livello nazionale e internazionale.

Benefici

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

Azioni

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

Schede di dettaglio

OPERA
SVILUPPO DELL'AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI

Nuovo Terminal Passeggeri

Costo	254	M€
Copertura	52	%
Fine lavori	2043	
Criticità	Finanziaria, tecnica	
Doc. programmazione	Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi	
Note		

Rilevanza	Stato	Macro obiettivo
INTERNAZIONALE	LAVORI IN CORSO / PROGETTAZIONE	PROMUOVERE I COLLEGAMENTI PER LA FRUIZIONE DEL PATRIMONIO TURISTICO-CULTURALE, NATURALISTICO E PAESAGGISTICO

Descrizione

L'Aeroporto Costa d'Amalfi, situato nella provincia di Salerno, rappresenta un nodo strategico per il territorio; annoverato tra gli scali di interesse Nazionale, dal 2019 è gestito da GE.S.A.C. ed insieme all'Aeroporto Capodichino di Napoli costituiscono il Sistema Aeroportuale Campano. Si tratta di un'infrastruttura strategica per il Mezzogiorno, con una capacità prevista di accogliere fino a 6 milioni di passeggeri tramite investimenti graduali fino al 2043. Nel 2025 si stima un traffico passeggeri di circa 400mila, con prospettive di crescita e sviluppo di nuove tratte e collegamenti aerei, anche per voli privati.

L'aeroporto è in forte sviluppo con interventi infrastrutturali rilevanti in corso fino al 2026 e un piano di espansione trentennale in atto, con un investimento complessivo attorno ai 254 milioni di euro, che punta a migliorare capacità, sostenibilità e connettività dello scalo.

Interventi in corso:

- Il nuovo Terminal, che sarà completato a fine 2026 e certificato LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), si estenderà su una superficie di circa 16mila metri quadrati e rifletterà i più elevati standard ambientali sia in termini di efficientamento energetico che per l'impiego di materiali naturali e sostenibili e sarà dotata di un impianto fotovoltaico per la riduzione delle emissioni di CO2
- Aerostazione passeggeri per voli privati (fine 2025)
- Deposito Carburanti (fine 2025)
- Edificio VVF (in corso)

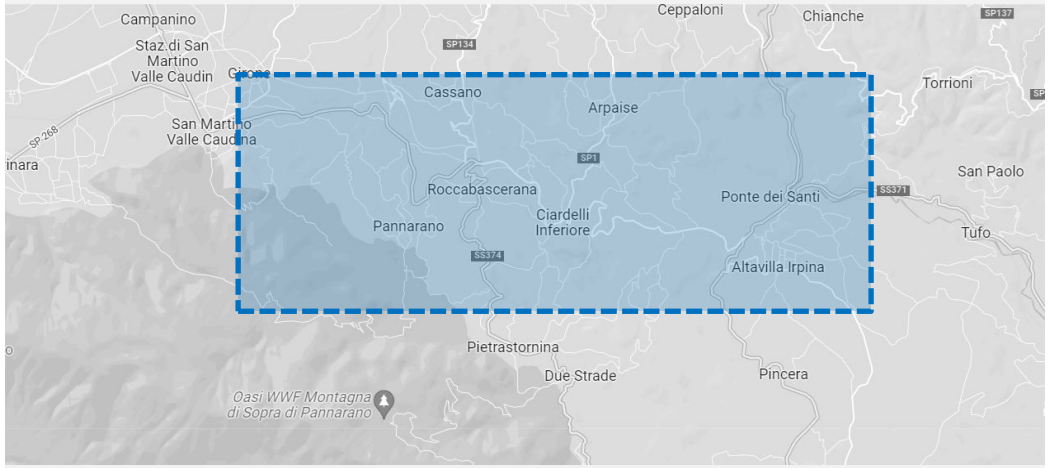
Benefici

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

Azioni

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

OPERA
COMPLETAMENTO ASSE ATTREZZATO VALLE CAUDINA-PIANODARDINE



Costo	79	M€
Copertura	100	%
Fine lavori	-	
Criticità	Politiche, Finanziarie, tecniche	
Doc. programmazione	-	
Note	Dati economici SILOS (agg. *31/8/2023*)	

Rilevanza	**Stato**	**Macro obiettivo**
REGIONALE	PROGETTAZIONE PRELIMINARE / PROGETTAZIONE DEFINITIVA	POTENZIARE E METTERE IN SICUREZZA LA RETE STRADALE REGIONALE

Descrizione
L'area oggetto dell'intervento è caratterizzata da un sistema infrastrutturale incompleto che limita lo sviluppo economico e logistico, creando problemi di congestione e inefficienze nei collegamenti tra Valle Caudina, Avellino e Pianodardine. L'intervento mira a collegare più efficacemente la Valle Caudina con l'area industriale di Pianodardine, potenziando la connessione tra le zone produttive e i principali assi viari regionali, tra cui la SS7 Appia e la dorsale Benevento–Telese.
L'intervento è suddiviso in due lotti progettuali:

- **III lotto: Roccabascerana – Altavilla Irpina**
  Questo tratto è noto anche come *Tangenziale delle aree interne* perché garantisce un collegamento veloce tra le aree interne e il capoluogo Avellino, nonché l'accesso diretto all'autostrada A16 Napoli-Bari. Il tracciato si innesta nella fondovalle Isclero, permettendo una direttrice efficiente che raggiunge fino a Caianello. Il lotto svolge quindi una funzione strategica, facilitando la mobilità regionale, i collegamenti di lunga distanza e l'uscita rapida verso i principali assi autostradali.
- **IV lotto: completamento finale**
  Si tratta della prosecuzione funzionale dell'asse attrezzato, destinata a ultimare la continuità infrastrutturale tra la Valle Caudina e Pianodardine, completando tutti gli innesti e le interconnessioni alla rete viaria secondaria e industriale della zona.

Benefici
Entrambi i lotti sono parte integrante di uno schema di mobilità volto a ridurre drasticamente i tempi di percorrenza tra le aree interne e i poli produttivi, industriali e logistici, ponendo il territorio irpino in una posizione più competitiva rispetto ai mercati regionali e nazionali.

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

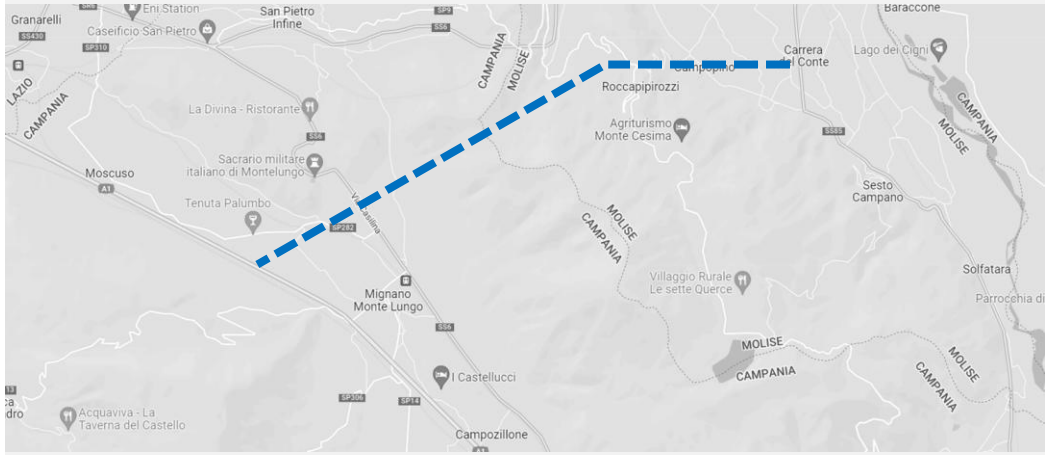
Schede di dettaglio

OPERA
COLLEGAMENTO TRA SS 85 VARIANTE DI VENAFRO ALL'A1

Rilevanza
SOVRAREGIONALE

Stato
PROGETTO ESECUTIVO

Macro obiettivi
POTENZIARE E METTERE IN SICUREZZA LA RETE STRADALE REGIONALE



Descrizione
La SS 85 rappresenta una delle arterie principali per traffico regionale e di attraversamento tra Molise e Campania. La variante di Venafro è una deviazione progettata per bypassare il centro urbano, diminuendo congestioni e migliorando flussi di traffico. Il collegamento con l'A1 è fondamentale per integrare la viabilità locale con l'infrastruttura autostradale nazionale, facilitando spostamenti e trasporti commerciali.
L'opera è in una fase avanzata di progettazione esecutiva, con alcuni lotti in gara o in fase di realizzazione.
L'intervento si compone di 2 lotti:

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

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

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

Costo	178	M€
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Contratto di programma MIT-ANAS 2021-2025	
Note	Dati economici SILOS (agg. *31/8/2023)*	

Incontro tecnico-operativo 31/07/2025 (cfr. Focus)

Focus su opere selezionate: incontro tecnico-operativo con gli stakeholder

- Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-bari
- SS 372 Telesina Benevento-Caianello: Adeguamento a 4 corsie
- Collegamento tra SS 85 variante di Venafro ed Autostrada A1

ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ NAPOLI-BARI

ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ NAPOLI-BARI

L'opera dell'Alta Velocità/Alta Capacità tra Napoli e Bari è una infrastruttura strategica di grande importanza, di circa 145 km permetterà ai treni di viaggiare fino a 250 km/h, riducendo i tempi di percorrenza tra Napoli e Bari da circa 4 ore a soli 2 ore. Inoltre, migliorerà il collegamento tra la Puglia, la Campania, il Lazio e il resto del Centro-Nord Italia, favorendo l'integrazione del Sud nella rete europea dei trasporti (TEN-T), in particolare sul Corridoio Scandinavia-Mediterraneo. Sono previsti sia interventi infrastrutturali differenziati per le diverse tratte sia interventi tecnologici diretti al potenziamento e all'upgrading della rete.

La nuova linea ferroviaria si pone l'obiettivo non solo di collegare rapidamente le due metropoli ma di migliorare significativamente **l'accessibilità dei territori delle aree interne** attraversate. Essa non rappresenta solo un'infrastruttura che attraversa il territorio, ma è un'opera che lo **connette**, **un'opera multifunzionale** per lo sviluppo dei territori campani e pugliesi e che prevede, lungo il percorso, collegamenti con le aree industriali e produttive. L'infrastruttura è pensata per migliorare l'accesso ai servizi ferroviari regionali e merci, creando così opportunità di sviluppo economico e incremento dell'occupazione. Difatti, la connessione delle aree interne ai grandi corridoi dei trasporti ha l'ambizione di frenare il decremento demografico e invertire la tendenza allo spopolamento attraverso una rivitalizzazione e un incremento demografico nei Comuni interessati dalla ferrovia.

Secondo uno studio realizzato nel 2024 da RFI e SVIMEZ la nuova linea AV/AC Napoli - Bari, rispetto all'investimento complessivo di **oltre 6 miliardi di euro**, *ha un impatto diretto e indiretto sul valore aggiunto di oltre* ***3,9 miliardi di euro, con circa 53mila posti di lavoro a tempo pieno generati****. Considerando anche gli effetti indotti, il valore aggiunto attivato dal progetto sale a* ***4,4 miliardi****, con un impatto occupazionale di* ***62 mila addetti****. I settori maggiormente interessati sono l'ingegneria civile, i servizi legati alla progettazione, le altre costruzioni, la fabbricazione di prodotti in metallo e i servizi di vendita all'ingrosso.*

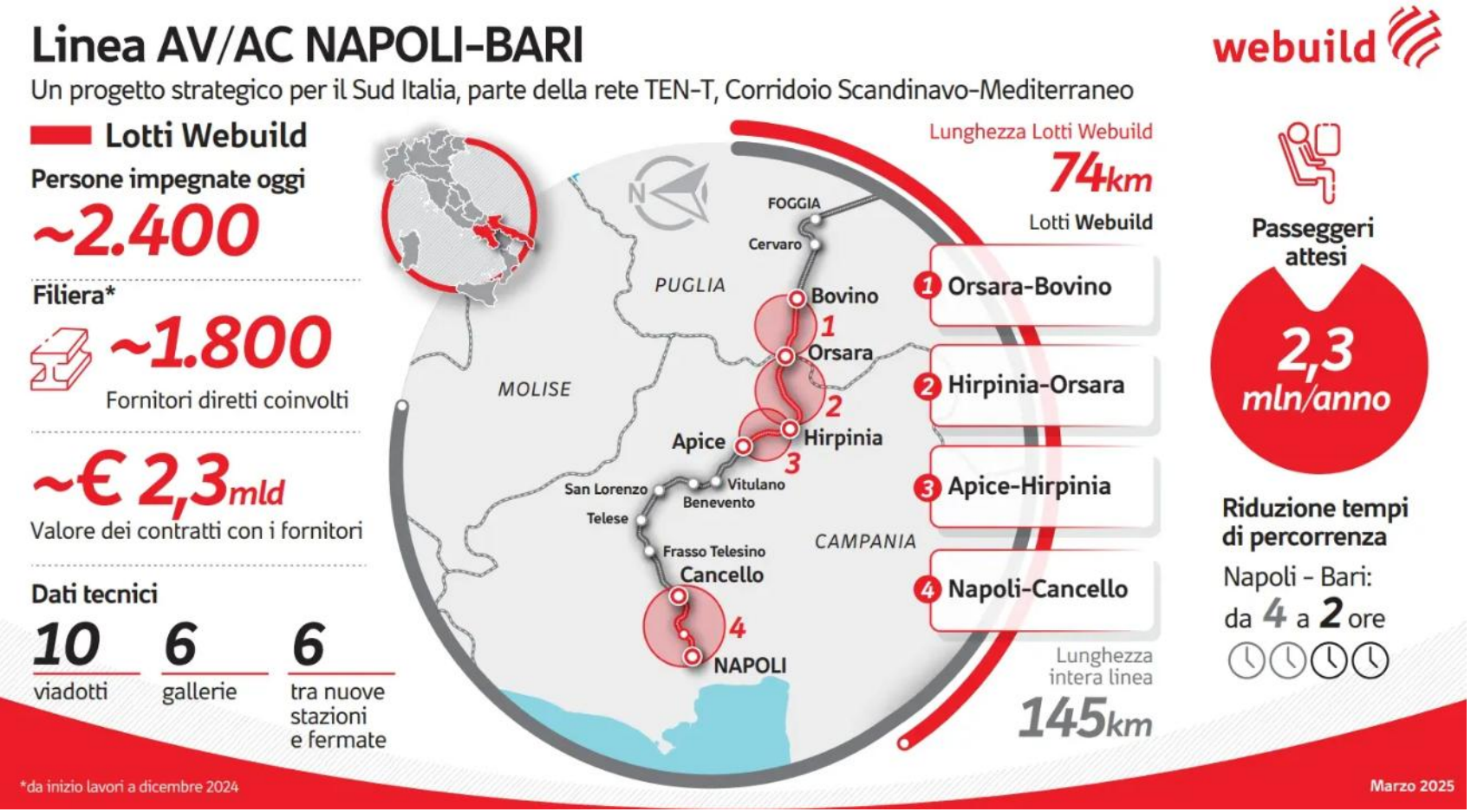
ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ NAPOLI-BARI

Il progetto contribuisce anche alla sostenibilità ambientale riducendo le emissioni di CO_2 grazie allo spostamento del traffico da gomma a ferro, in linea con gli obiettivi europei per il 2050. Sempre secondo il predetto studio la nuova infrastruttura comporterà la riduzione di emissioni CO_2 pari a **141.000 tonnellate annue** equivalente a **638.000 camion** sulla tratta Napoli–Bari.

Dal punto di vista infrastrutturale, il progetto prevede la realizzazione di numerose gallerie **(circa 15), viadotti (circa 25), nuove stazioni e fermate (una ventina totali),** tra cui importanti stazioni come quella di *Napoli Afragola*, che rappresenta un hub strategico di collegamento tra Nord e Sud e tra i sistemi di trasporto regionale e nazionale, e la *stazione Hirpinia*, un unicum per la sua ubicazione nelle aree interne, in posizione equidistante tra le due aree metropolitane ed in prossimità di dodici poli industriali della provincia di Avellino e di altre aree limitrofe, quali Valle Ufita, Calaggio, Pianodardine, Sannio/Ponte Valentino, Melfi e la provincia di Foggia. Queste zone ospitano aziende di primaria importanza, spesso appartenenti a gruppi nazionali e multinazionali, con un significativo impatto economico e occupazionale.

Dal punto di vista tecnico, **la stazione Hirpinia** è un hub intermodale di nuova generazione che combina il trasporto passeggeri AV/AC con una piattaforma logistica, potenziando fortemente la capacità di movimentazione merci e passeggeri nell'area interna; è progettata con 4 binari (due centrali e due laterali) e dotata di un fabbricato viaggiatori su due livelli con marciapiedi lunghi 400 metri, coperti da una pensilina porticata. Completano l'impianto un edificio tecnico per le infrastrutture di segnalamento e controllo, secondo le norme di sicurezza più avanzate, e l'integrazione con sistemi tecnologici di tipo ERTMS livello 2, garantendo elevate prestazioni operative e massima sicurezza.

ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ NAPOLI-BARI



Sulla linea AV/AC Napoli-Bari il Gruppo Webuild è impegnato su quattro lotti:

- Napoli-Cancello
- Apice-Hirpinia
- Hirpinia-Orsara
- Orsara-Bovino

che prevedono la realizzazione di oltre **74 km** di nuova linea ferroviaria, **6 gallerie** per la cui realizzazione è previsto l'impiego di **8 TBM**, **10 viadotti** e **6** tra nuove **stazioni e fermate.**

ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ NAPOLI-BARI

RADDOPPIO E VELOCIZZAZIONE TRATTA CANCELLO – FRASSO TELESINO

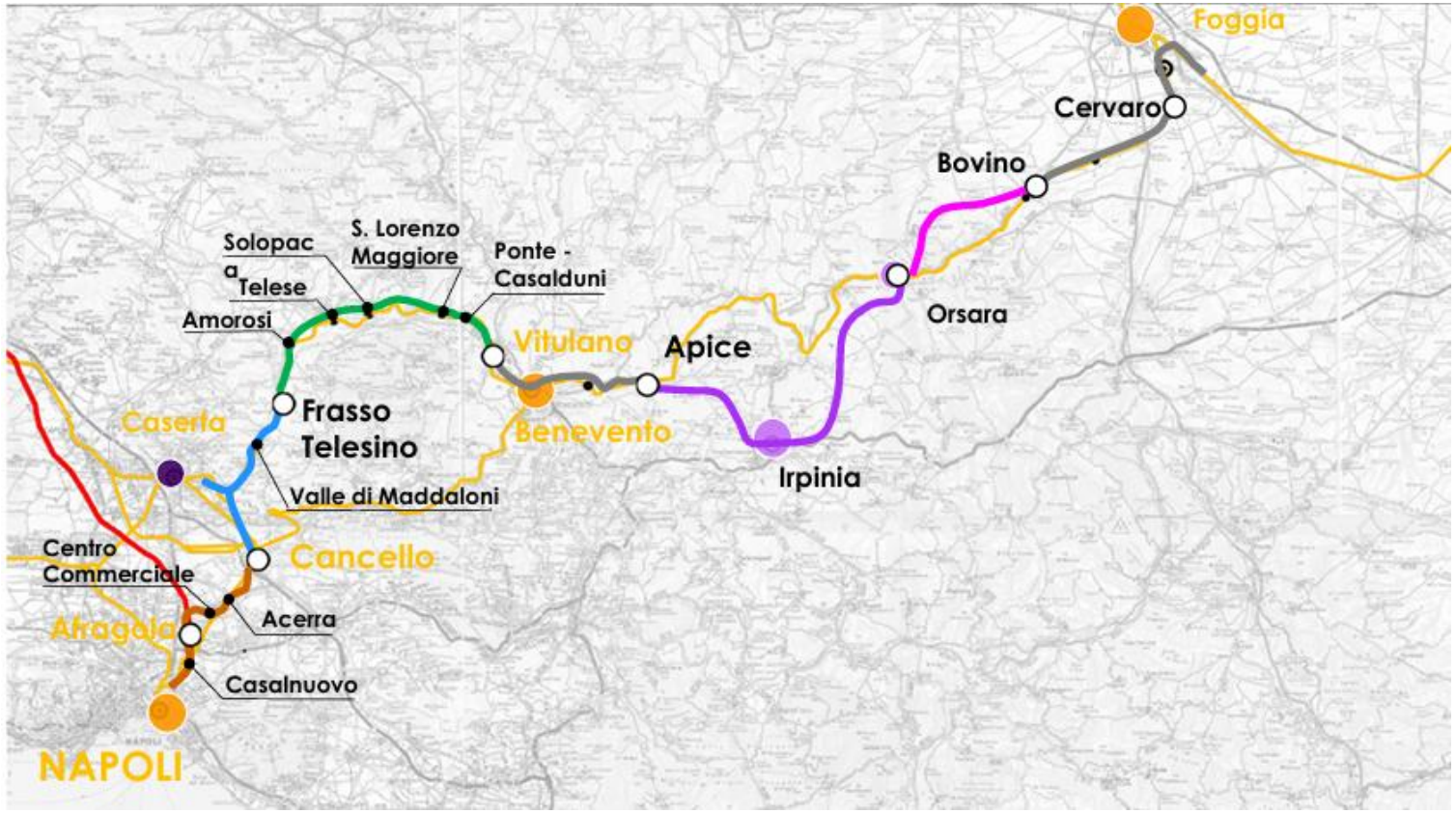
Raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Cancello e Frasso Telesino
Costo: 769 M€, 99% finanziato
Stato dei lavori: lavori in corso
Ultimazione lavori:
30/11/2024 completamento opere per BP (Binario Pari)
16/09/2025 completamento opere per BD (Binario Dispari)
Opera commissariata

RADDOPPIO E VELOCIZZAZIONE TRATTA FRASSO TELESINO – VITULANO

Raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Frasso Telesino e Vitulano (Benevento)
Costo: 1.229 M€, 98% finanziato
Stato dei lavori: lavori in corso
Ultimazione lavori:
oltre maggio 2026 (Completamento lavori BD - PNRR)
Opera commissariata e finanziata in parte con fondi PNRR e PNC

RADDOPPIO TRATTA APICE - ORSANA

Realizzazione di una linea con caratteristiche AC tra Apice e Orsara di Puglia
Costo: 2.469 M€, integralmente finanziato
Stato dei lavori: lavori in corso
Ultimazione lavori: 2028
Opera commissariata e finanziata in parte con fondi PNRR



VARIANTE NAPOLI – CANCELLO

Interventi sulla linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC
Costo: 1.044 Mln€, integralmente finanziato
Stato dei lavori: lavori in corso
Ultimazione lavori: 30 settembre 2025
Attivazione linea: prevista a febbraio 2026
Opera commissariata

RADDOPPIO TRATTA ORSARA - BOVINO

Raddoppio tra Orsara di Puglia e Bovino
Costo: 561,80 M€, integralmente finanziato
Stato dei lavori: lavori in corso
Ultimazione lavori: 2027
Opera commissariata

ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ NAPOLI-BARI

VARIANTE NAPOLI - CANCELLO

I lavori, iniziati nel novembre 2018, consistono nella costruzione di una variante all'attuale linea Napoli-Cancello, per una lunghezza complessiva di **15,5 km** e una velocità massima di **130 km/h**. Il progetto include anche la realizzazione di **due nuove fermate** ('Casalnuovo' punto di interscambio con la linea Circumvesuviana e 'Afragola Zona Commerciale' a servizio del Polo Commerciale "Le porte di Napoli"), **due nuove Stazioni** ('Acerra' con l'innesto del raccordo ferroviario di Pomigliano e Napoli Afragola per interscambio con la Linea AV/AC) e un nuovo **Apparato Centrale Computerizzato Multistazione**, con Posto Centrale a Napoli. Questi interventi consentiranno, tra l'altro, l'eliminazione dei 12 passaggi a livello presenti lungo il tracciato storico, migliorando significativamente la viabilità dell'area.

CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

LUNGHEZZA COMPLESSIVA	15,6 KM
CATEGORIA	D4
PENDENZA MASSIMA	12 ‰ in linea
RAGGIO MINIMO	472 m (per V=100 km/h) 800 m (per V=130 km/h)
VELOCITA' MAX DI TRACCIATO	170 km/h Rango P

PERCENTUALE DI COMPLETAMENTO	**74,52%** a giugno 2025 (appalto MD)
ATTIVITÀ COMPLETATE	Maggio 2022: attivazione ripristino del tracciato in sede storica tra la pk 240+370 e la pk 241+727 della Roma – Napoli via Cassino
ATTIVITÀ IN CORSO	Completamento e finiture interne stazioni, disponibilità vie cavi, finiture pensiline e marciapiedi
PROSSIME ATTIVITÀ PIANIFICATE	Smontaggio impiantistica camera iperbarica utilizzata per lo scavo della Galleria Casalnuovo, completamento attrezzaggio TE, completamento impianti di LFM, completamento stazioni, prove di collaudo.
CONFRONTO CON LA PIANIFICAZIONE	Riprogrammazione dei termini contrattuali per effetto dei diversi AdS/AIM* intervenuti, tra cui il Verbale di Acceleramento di giugno 2024. Rispetto alla pianificazione iniziale sancita con la Convenzione n. 5/2017, lo scorrimento registrato è pari a **1087 gnc** sulla data di ultimazione di tutti i lavori.

AdS*: *Accordo di Servizio;* ***AIM**: Asset Information Model, modello informativo digitale che raccoglie dati aggiornati sulla gestione e manutenzione di un bene o un'opera nel tempo;* ***Gnc:*** *giorni naturali di calendario*

VARIANTE NAPOLI - CANCELLO

CRITICITA'

- Presenza diffusa di reperti archeologici lungo l'intero tracciato con necessità di eseguire gli scavi in modalità assistita sotto la sorveglianza archeologica
- Produzione, ad oggi, inferiore rispetto alla previsione del programma lavori accelerato;
- Mancata consegna fabbricati e sede per vie cavi all'appalto Hitachi
- Ritardi per la realizzazione delle modifiche della stazione di Afragola propedeutiche all'avvio della costruzione del binario della stessa stazione
- Indisponibilità di spazi interruttivi e di scorte necessarie per le lavorazioni in prossimità della linea in esercizio.
- Ritardo nella consegna dei progetti.

Le criticità attualmente in essere nonché le criticità già superate, hanno determinato uno **slittamento dei termini utili parziali e finali dell'Appalto e un aumento dell'importo contrattuale**, ad oggi sancito con l'ultimo AdS n.10, di circa **€ 81 Mln**. È stato inoltre sottoscritto il Verbale di Acceleramento per il recupero dei ritardi registrati, con l'introduzione del Costo Accelerato stabilito dal CCT.

VI02 – Viadotto scavalco Asse Mediano e Regi Lagni (L=880 m circa)

ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ NAPOLI-BARI

VARIANTE NAPOLI - CANCELLO

GA01 - Galleria Artificiale Casalnuovo (L=2.3 km circa)

BENEFICI

- Nelle tratte a semplice binario incremento della capacità della linea (da 4 treni/ora in entrambi i sensi di marcia a 10 treni/ora per senso di marcia);
- A regime un tempo obiettivo per i collegamenti Roma-Bari di circa 3h;
- Il miglioramento della regolarità della circolazione;
- Una maggiore accessibilità dei territori serviti dalla nuova infrastruttura;
- La circolazione sulla tratta Napoli-Benevento-Apice di treni con semirimorchi con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e dalla lunghezza di 750 metri.

Nello specifico l'intervento garantisce l'integrazione della linea convenzionale con la linea AV/AC Roma - Napoli/Reggio Calabria e una migliore accessibilità dei comuni limitrofi alla città di Napoli

AZIONI

Istituiti tavoli di Task Force con cadenza settimanale per il recupero degli spazi interruttivi necessari alla realizzazione delle opere.

SOGGETTI COINVOLTI

RFI, ITF, Appaltatore MD, Appaltatore Tecnologico, altri Enti (ad es. SABAP, COMUNI, GESTORI DI SOTTOSERVIZI)

ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ NAPOLI-BARI

RADDOPPIO E VELOCIZZAZIONE TRATTA CANCELLO – FRASSO TELESINO

Gli interventi riguardano il raddoppio e la velocizzazione della linea storica tra Cancello e Frasso Telesino, per una lunghezza complessiva di circa **16,5 km**. Il nuovo tracciato si sviluppa interamente in variante nel tratto Cancello–Valle di Maddaloni **(6 km)**, mentre segue il percorso esistente tra Valle di Maddaloni e Frasso Telesino **(9 km**). L'opera comprende la realizzazione della nuova fermata di Valle di Maddaloni, l'adeguamento dell'attuale stazione di Dugenta/Frasso T., una Galleria naturale di **4 km (Monte Aglio**) e un collegamento diretto con lo **scalo merci di Marcianise**. Nel comune di Maddaloni è stata inoltre realizzata una variante alla linea Roma-Napoli via Cassino.

CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

LUNGHEZZA COMPLESSIVA	**16,5 KM**
CATEGORIA	**P2; PM05; 20 t per asse**
PENDENZA MASSIMA	**13 ‰ in linea**
RAGGIO MINIMO	**200 m (interconnessioni)** **1550 m in linea**
VELOCITA' MAX DI TRACCIATO	**180 km/h**

PERCENTUALE DI COMPLETAMENTO	**95,2%** a giugno 2025 (appalto MD)
ATTIVITÀ COMPLETATE	• TUP 1 02/05/2023: Attivazione Variante alla Linea Storica Roma-Napoli via Cassino nel comune di Maddaloni • TUP 2 Completamento Galleria Monte Aglio • TAP 30/11/2024: Completamento opere MD per attivazione Binario Pari
ATTIVITÀ IN CORSO	In corso istanza di AMIS INFRA ed ENE (documentazione trasmessa ad ANSFISA ad aprile 2025). In corso istanza di Autorizzazione all'Utilizzo dell'Applicazione Generica, ambito tecnologico (documentazione trasmessa ad ANSFISA a giugno 2025). Completamento attrezzaggio tecnologico per attivazione Binario Pari prevista a febbraio 2026.
PROSSIME ATTIVITÀ PIANIFICATE	Lavori di attrezzaggio tecnologico sulla tratta Cancello-Caserta, prove di relazione e verifiche Passaggi a Livello sulla tratta Dugenta-Amorosi, attività di posa BOE e verifiche all'ACEI di Caserta, verifiche SCMT e SCC ACC Cancello.
CONFRONTO CON LA PIANIFICAZIONE	Riprogrammazione dei termini contrattuali per effetto della sospensione dei lavori causa emergenza COVID19, delle proroghe e dei diversi AdS/AIM intervenuti (4 AIM e 10 AdS), tra cui il Verbale di Acceleramento. Rispetto alla pianificazione iniziale sancita con la Convenzione n. 4/2017, lo slittamento registrato è pari a circa **960 gnc** sulla data di attivazione del BP (TUP3).

ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ NAPOLI-BARI

RADDOPPIO E VELOCIZZAZIONE TRATTA CANCELLO – FRASSO TELESINO

CRITICITA'

- Indisponibilità di spazi interruttivi e di scorte necessarie per la realizzazione del tronco di sezionamento PM Maddaloni – Caserta nonché le attività per attrezzaggio Cancello – Caserta
- Indisponibilità di utenze elettriche a cura ente gestore
- Indisponibilità di allacci idrici

Le criticità attualmente in essere nonché le criticità già superate, hanno determinato uno **slittamento dei termini utili parziali e finali dell'Appalto e un aumento dell'importo contrattuale**, ad oggi sancito con l'ultimo AdS n.10, di circa **€ 56 Mln**. È stato inoltre sottoscritto il Verbale di Acceleramento per il recupero dei ritardi registrati, con l'introduzione del Costo Accelerato stabilito dal CCT.

Variante alla LS Roma-Napoli via cassino Viadotto ad archi – Interconnessione

RADDOPPIO E VELOCIZZAZIONE TRATTA CANCELLO – FRASSO TELESINO

BENEFICI

- Nelle tratte a semplice binario incremento della capacità della linea (da 4 treni/ora in entrambi i sensi di marcia a 10 treni/ora per senso di marcia);
- A regime un tempo obiettivo per i collegamenti Roma-Bari di circa 3h;
- Il miglioramento della regolarità della circolazione;
- Una maggiore accessibilità dei territori serviti dalla nuova infrastruttura;
- La circolazione sulla tratta Napoli-Benevento-Apice di treni con semirimorchi con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e dalla lunghezza di 750 metri.

Nello specifico l'intervento consentirà di realizzare un collegamento diretto per le relazioni Napoli – Benevento – Bari con un significativo recupero dei tempi di percorrenza grazie all'eliminazione della rottura di carico nella stazione di Caserta. L'intervento consentirà altresì il miglioramento del **collegamento merci** tra l'area di Sud-Est e lo scalo di Maddaloni Marcianise, oggi realizzato tramite la linea Benevento - Caserta e la linea Caserta-Cancello, con inversione di marcia dei treni nell'impianto di Caserta. È inclusa nell'intervento la soppressione di 18 Passaggi a Livello.

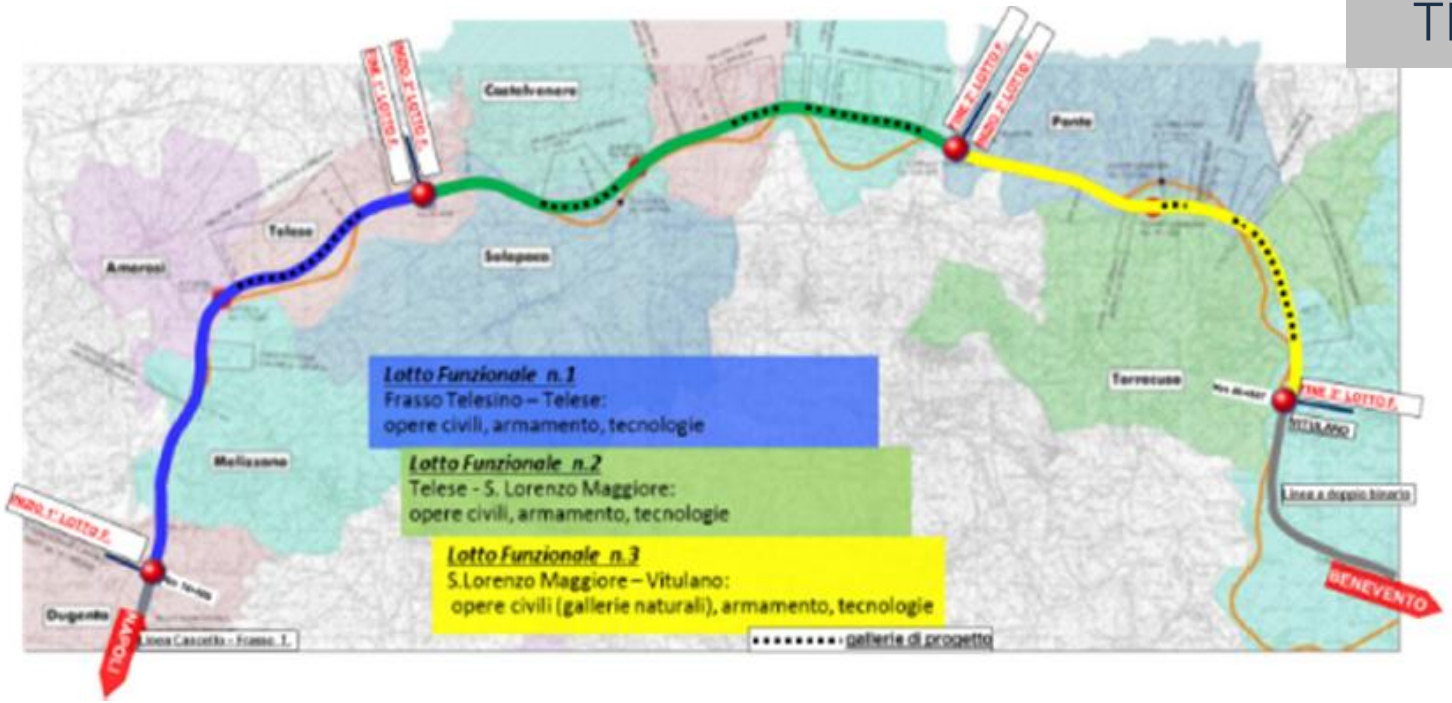
AZIONI

Avviato un presidio fisso settimanale di Task Force con anche l'adozione di provvedimenti straordinari (ICE 8-17 aprile e successiva ICE 8-17 luglio). Istituito tavolo tecnico con l'ente gestore per pervenire agli allacci delle utenze compatibilmente con l'attivazione

SOGGETTI COINVOLTI

RFI, ITF, Appaltatore MD, Appaltatore TEC, Altri ENTI (TERNA, Gesesa, Comuni, etc).

RADDOPPIO E VELOCIZZAZIONE TRATTA FRASSO TELESINO - VITULANO



Gli interventi prevedono il raddoppio e il potenziamento della linea storica tra Frasso Telesino e Vitulano (Benevento), ripercorrendo l'attuale tracciato per **circa 30 km**, in parte con varianti e in parte affiancando l'infrastruttura esistente, con l'obiettivo di raggiungere una velocità di **180 km/h in categoria P**. Il progetto include la realizzazione di **4 nuove fermate**, **1 stazione** e la soppressione di 20 passaggi a livello.

Il progetto è finanziato con fondi PNRR ed è commissariato.

L'opera è suddivisa in tre lotti funzionali: il primo da **Frasso Telesino a Telese**, il secondo da **Telese a San Lorenzo Maggiore** e il terzo **da San Lorenzo Maggiore a Vitulano**.

CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

LUNGHEZZA COMPLESSIVA	30 KM
CATEGORIA	P2; PM05; 20 t per asse
PENDENZA MASSIMA	12 ‰ in linea
RAGGIO MINIMO	1300 m
VELOCITA' MAX DI TRACCIATO	200 km/h

RADDOPPIO E VELOCIZZAZIONE TRATTA FRASSO TELESINO – VITULANO I LOTTO FRASSO TELESINO - TELESE

La tratta Frasso T.-Telese rappresenta il I Lotto Funzionale del Raddoppio Frasso T. – Vitulano. L'estensione della tratta è di **11,2 km** e comprende la realizzazione della nuova stazione di Telese e della nuova fermata di Amorosi. Sono inoltre previsti circa **3 km di galleria e 7 viadotti.**

COSTO	420 Mln €
COPERTURA	100%
DATA INIZIO LAVORI	10/05/2021
DATA PREVISTA DI COMPLETAMENTO	Completamento lavori BD (PNRR) - 13/05/2026

PERCENTUALE DI COMPLETAMENTO	60,22% a giugno 2025 Appalto MD
ATTIVITÀ COMPLETATE	• Aprile 2025: Attivazione Fase 1.1.2 - Deviata uscita stazione di Frasso T.; • Giugno 2025: Attivazione Fase 1.1.2 – Deviata sul torrente Portella (ambito Telese lato Cancello); • Completamento scavo galleria "Telese"
ATTIVITÀ IN CORSO	Attività propedeutiche all'attivazione della Fase 1.1.1.b Varo impalcati, realizzazione rilevati/trincee, realizzazione opere di fermata/stazione, realizzazione viabilità di ricucitura
PROSSIME ATTIVITÀ PIANIFICATE	Fase 1.1.1.b – Allaccio e attivazione dei flessi di fine lotto
CONFRONTO CON LA PIANIFICAZIONE	Riprogrammazione dei termini contrattuali per effetto dei diversi AdS intervenuti (2 AdS) e delle richieste di proroga. Rispetto alla pianificazione iniziale sancita con la Convenzione n. 356/2019, il ritardo registrato è pari a circa **649 gnc** sul termine ultimo delle lavorazioni BD (TUP 2).

RADDOPPIO E VELOCIZZAZIONE TRATTA FRASSO TELESINO – VITULANO I LOTTO FRASSO TELESINO - TELESE

CRITICITA'

- Traliccio linea 380 kV TERNA interferente con la WBS TR03;
- Traliccio linea 150 kV TERNA interferente con la WBS RI100, rilevato della futura SSE di Telese;
- Risoluzione interferenza tra condotta metano e WBS TR06. Necessaria deroga al requisito 4.1.1.5 del DM 4 aprile 2014 per attraversamento marciapiedi di stazione e fasci di binari;
- Materiali: per molti dei materiali da approvvigionare, in assenza di contratti di fornitura attivi, RFI ha richiesto agli Appaltatori di sostituirsi nella fornitura. Le forniture (RFI e Appaltatore) risultano ad oggi in linea con le date di impiego;
- Insufficienza di Scorte e Soggezioni all'esercizio per effetto della contemporaneità di cantieri di lavori interferenti con la medesima linea in esercizio.

GA02 - Galleria Artificiale Telese (L=2.9 km circa)

Le criticità attualmente in essere, nonché le criticità già risolte, hanno determinato uno **slittamento dei termini** utili parziali e finali dell'Appalto e un **aumento dell'importo contrattuale**, ad oggi sancito con l'ultimo AdS n.2, di circa **€ 3,9 MLN.**

RADDOPPIO E VELOCIZZAZIONE TRATTA FRASSO TELESINO – VITULANO I LOTTO FRASSO TELESINO - TELESE

BENEFICI

L'intero Raddoppio Frasso T. – Vitulano consentirà inoltre la soppressione di 20 passaggi a livello.

AZIONI

- Avviata Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto di risoluzione dell'interferenza TERNA;
- Attivata apposita Task Force settimanale con la struttura PPIA competente per il recupero dei ritardi connessi all'indisponibilità degli spazi interruttivi e alla mancanza di scorte RFI. Attivato un corso di formazione straordinario per l'abilitazione alla tolta tensione (QMETT) del personale delle II. AA. operanti, a partire dal 7 aprile, finalizzati alla gestione di un cantiere unico per gli Appalti Frasso-Telese e Telese-Vitulano.

SOGGETTI COINVOLTI

RFI, ITF, Appaltatore MD, altri Enti (SNAM, TERNA, 2i Rete Gas, Genio Civile, Comuni etc.)

VI05 – Viadotto di Scavalco Fiume Calore ed S.P.116 (ex S.S.265) L=760 m circa

SL03 - Sottovia di ripristino della viabilità locale

RADDOPPIO E VELOCIZZAZIONE TRATTA FRASSO TELESINO – VITULANO
II E III LOTTO TELESE - VITULANO

La tratta Telese-San Lorenzo Maggiore-Vitulano è suddivisa nei due sub-lotti Telese-San Lorenzo Maggiore e San Lorenzo Maggiore-Vitulano, appartenenti al Raddoppio Frasso T. – Vitulano (I Lotto: Frasso T. – Telese).

I II lotto Telese-San Lorenzo ha un'estensione di **11,35 km** e comprende la realizzazione della **fermata di Solopaca e del Posto di Comunicazione di San Lorenzo Maggiore**, nonché la realizzazione di **5 gallerie e 11 viadotti**.

Il III Lotto San Lorenzo-Vitulano ha un'estensione complessiva di **7,9 km** e comprende la fermata di **Ponte Casalduni**. È prevista inoltre la realizzazione di **3 gallerie e 3 viadotti**.

L'intero Raddoppio Frasso T.-Vitulano ripercorre l'attuale corridoio per un'estesa di circa **30 Km**, parte in variante e parte in affiancamento

COSTO	809 Mln €
COPERTURA	98%
DATA INIZIO LAVORI	15/09/2022
DATA PREVISTA DI COMPLETAMENTO	Completamento lavori BD (PNRR) - 31/05/2026

PERCENTUALE DI COMPLETAMENTO	50,37 % Produzione a giugno 2025 appalto MD
ATTIVITÀ COMPLETATE	• Fase 1a – Soppressione e dismissione binario I nella stazione di San Lorenzo Maggiore; • Fase 2 – Allaccio e attivazione Deviata E • Completamento scavo gallerie Reventa, Ponte e Limata
ATTIVITÀ IN CORSO	Attività propedeutiche all'allaccio e attivazione della Deviata B-C e del nuovo ACEI di San Lorenzo Maggiore Scavo gallerie, realizzazione rilevati/trincee, realizzazione opere di fermata/stazione, varo impalcati, realizzazione viabilità di ricucitura
PROSSIME ATTIVITÀ PIANIFICATE	Fase 4 – Allaccio e attivazione Deviata B-C e nuovo ACEI San Lorenzo Maggiore Fase 6 – Allaccio e attivazione Deviata B-D
CONFRONTO CON LA PIANIFICAZIONE	Riprogrammazione dei termini contrattuali per effetto dei diversi AdS intervenuti nonché del Verbale di accordo per la rideterminazione dei tempi contrattuali sottoscritto in data 20.11.2024. Rispetto alla pianificazione iniziale sancita con la Convenzione n. 163/2020, il ritardo registrato è pari a circa **240 gnc** sul termine ultimo delle lavorazioni (TUF).

RADDOPPIO E VELOCIZZAZIONE TRATTA FRASSO TELESINO – VITULANO II E III LOTTO TELESE - VITULANO

CRITICITA'

- Archeologia: Numerosi ritrovamenti archeologici in corso d'opera, fra cui, di particolare fregio storico-artistico, la villa di Solopaca e il Santuario di Ponte che hanno fortemente condizionato il regolare avanzamento dei lavori (WBS GA03 e NV12). Tutte le criticità di natura archeologica sono ad oggi sostanzialmente superate;
- Materiali: Per molti dei materiali da approvvigionare, in assenza di contratti di fornitura attivi, RFI ha richiesto agli Appaltatori di sostituirsi nella fornitura.
- Insufficienza di Scorte e Soggezioni all'esercizio per effetto della contemporaneità di cantieri di lavori interferenti con la medesima linea in esercizio. Tale criticità ha comportato la rimodulazione delle attivazioni di alcune fasi funzionali intermedie, in particolare:
  - Riprogrammazione dell'attivazione della Deviata E nel periodo di interruzione previsto a giugno 2025 e del nuovo ACEI di San Lorenzo Maggiore nell'interruzione prevista a settembre 2025, in luogo delle richieste originarie di attivare entro aprile 2025;

Le criticità attualmente in essere, nonché le criticità già risolte, hanno determinato uno **slittamento dei termini** utili parziali e finali dell'Appalto e un **aumento dell'importo contrattuale**, ad oggi sancito con l'ultimo AdS di circa **€ 35 MLN.**

RADDOPPIO E VELOCIZZAZIONE TRATTA FRASSO TELESINO – VITULANO
II E III LOTTO TELESE - VITULANO

BENEFICI

L'intero Raddoppio Frasso T. – Vitulano consentirà inoltre la soppressione di 20 passaggi a livello.

AZIONI

- Interessate le strutture centrali per la valutazione di soluzione tecniche alternative per fronteggiare ai ritardi relativi alla fornitura di materiale.
- Attivata apposita Task Force settimanale con la struttura PPIA competente al fine di risolvere le criticità relative alle scorte e agli spazi interruttivi.
- Attivato un corso di formazione straordinario per l'abilitazione alla tolta tensione (QMETT) del personale delle II. AA. operanti, a partire dal 7 aprile, finalizzati alla gestione di un cantiere unico per gli Appalti Frasso-Telese e Telese-Vitulano.

SOGGETTI COINVOLTI

RFI, ITF, Appaltatore, Altri Enti (ad es. SABAP, SNAM, AMMINISTRAZIONI COMUNALI)

ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ NAPOLI-BARI

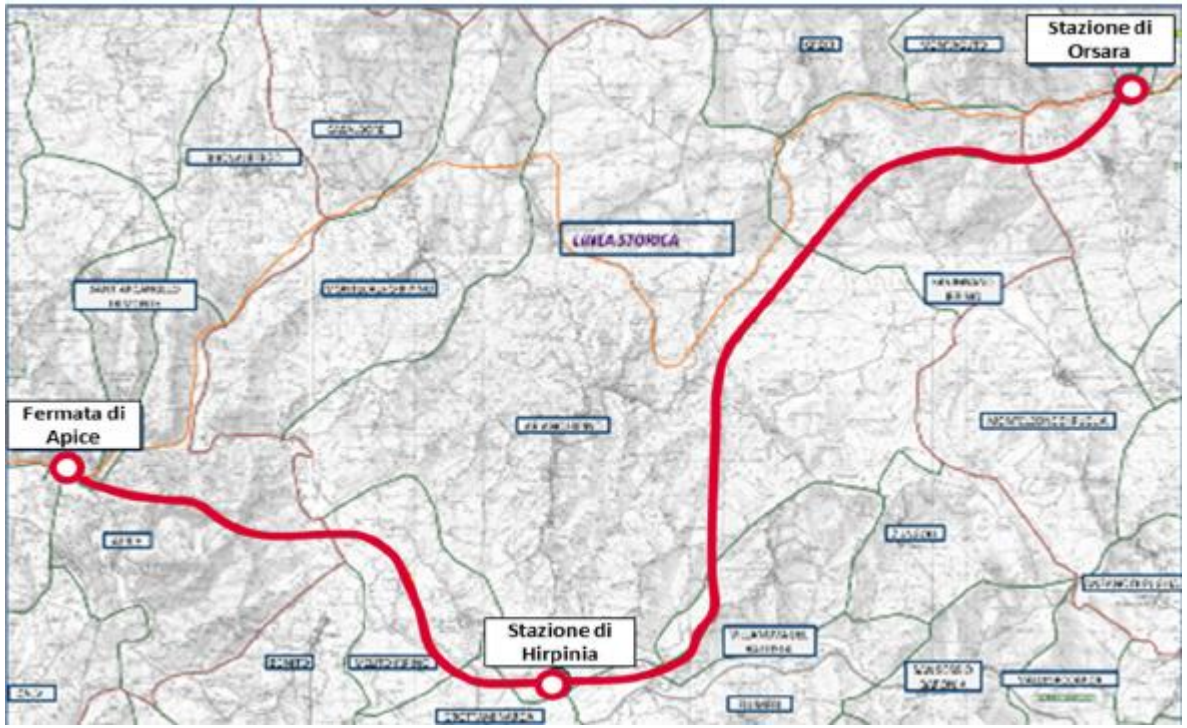
RADDOPPIO APICE-ORSARA

Gli interventi consistono nella realizzazione di una linea con caratteristiche Alta Capacità tra **Apice e Orsara di Puglia** che si sviluppa completamente in variante rispetto alla linea esistente per un'estesa di circa **47 km**, di cui circa **l'80% in galleria**. Nell'ambito del progetto è prevista la realizzazione di una nuova stazione a servizio dell'Irpinia. Verranno realizzate 2 nuove stazioni e 1 fermata e soppressi 5 passaggi a livello.

La realizzazione dell'intervento è articolata in due Lotti funzionali:

1 lotto funzionale: Apice – Hirpinia finanziato con fondi PNRR e commissariato

2 lotto funzionale: Hirpinia – Orsara commissariato.



CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

LUNGHEZZA COMPLESSIVA	46,7 KM
CATEGORIA	P2; PM05; 20 t per asse
PENDENZA MASSIMA	12 ‰ in linea
RAGGIO MINIMO	2000 m
VELOCITA' MAX DI TRACCIATO	250 km/h

RADDOPPIO APICE-ORSARA TRATTA APICE - HIRPINIA

La tratta Apice-Hirpinia rappresenta il **I° Lotto Funzionale del Raddoppio Apice-Orsara** ed è caratterizzata dalla presenza di **tre gallerie** a singola canna e doppio binario (**Rocchetta** di circa 6,5 km, **Melito** di circa 4,5 km, **Grottaminarda** di circa 2 km) e **4 viadotti**, per un'estensione complessiva di circa **19 km.** È prevista la realizzazione della **nuova stazione di Hirpinia,** con accesso al futuro terminal di Valle Ufita, e della **nuova fermata di Apice**.

COSTO	1.028 Mln €
COPERTURA	100%
DATA INIZIO LAVORI	14/01/2021
DATA PREVISTA DI COMPLETAMENTO	14.09.2028 ultimazione lavori (TUF)

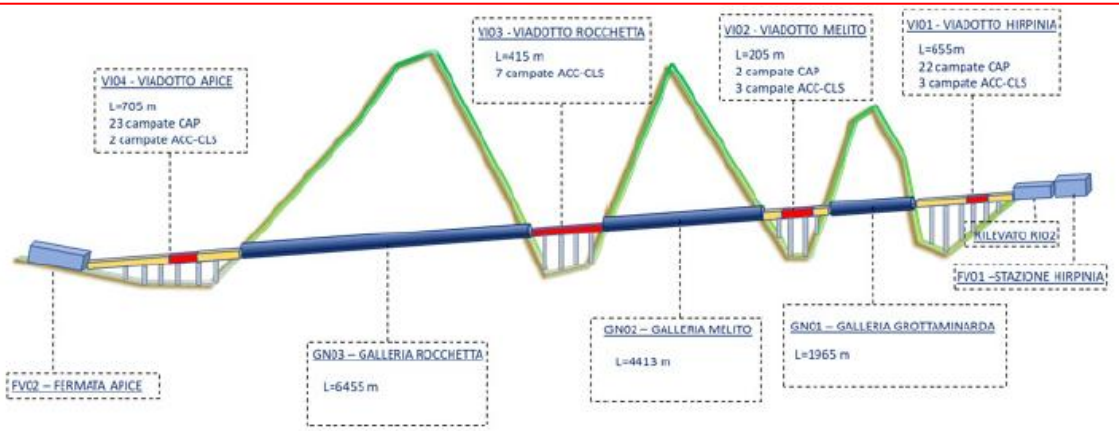
PERCENTUALE DI COMPLETAMENTO	**46,90%** a giugno 2025 (appalto MD)
ATTIVITÀ COMPLETATE	• Avviato a settembre 2023 e concluso a settembre 2024 lo scavo della Galleria Grottaminarda • Avviato lo scavo della Galleria Rocchetta in data 23/07/2024
ATTIVITÀ IN CORSO	Scavo meccanizzato Galleria Rocchetta Iter autorizzativi per Variante 40 – Viabilità di accesso finestra F6 –e Variante 46 – Viadotto VI02 Versante Grottaminarda Realizzazione opere di imbocco Finestre F3 ed F6
PROSSIME ATTIVITÀ PIANIFICATE	Realizzazione parti d'opera del viadotto VI01. Realizzazione parti d'opera del viadotto VI04. Viabilità Var. 48 (Opere di montaggio, smontaggio e traslazione TBM).
CONFRONTO CON LA PIANIFICAZIONE	Riprogrammazione dei termini contrattuali per effetto dei diversi AdS intervenuti (n.8 AdS). Rispetto alla pianificazione iniziale sancita con la Convenzione n. 321/2019, lo slittamento registrato è pari a circa 950 gnc sul termine ultimo delle lavorazioni (TUF).

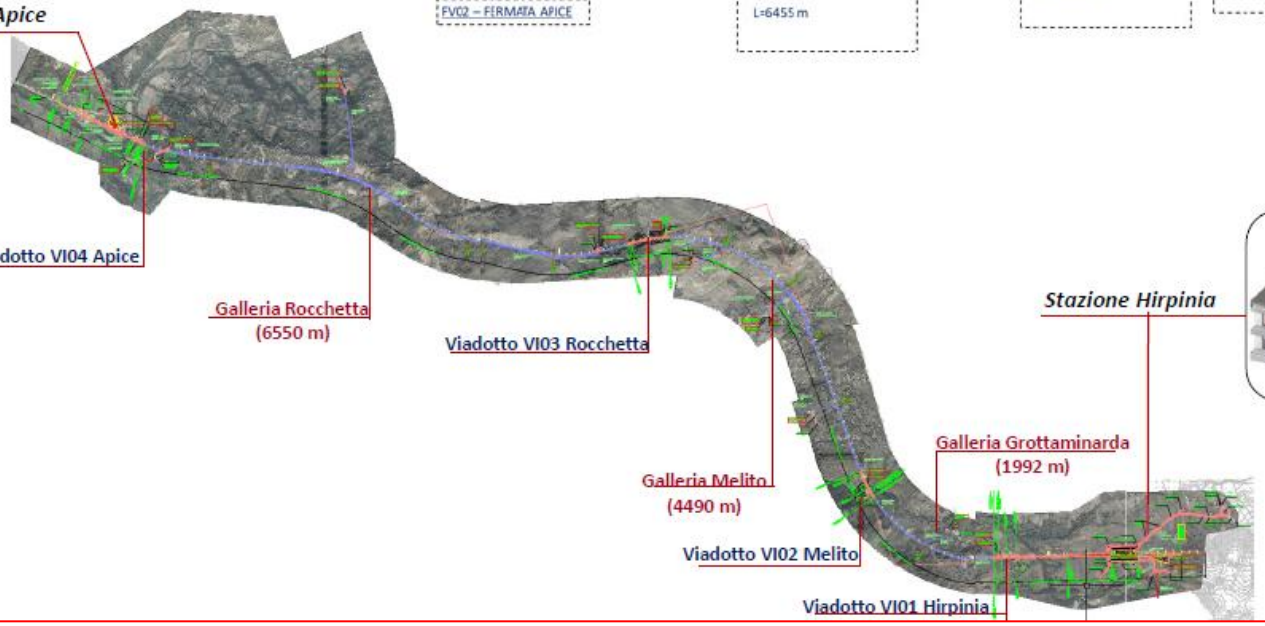
ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ NAPOLI-BARI

RADDOPPIO APICE-ORSARA
TRATTA APICE - HIRPINIA

Opere d'arte maggiori

Rilevato	2.00 Km
Trincee tra muri	1,20 Km
Opera scatolare	0,55 Km
Viadotto	2,00 Km
Galleria	12,95 Km





RADDOPPIO APICE-ORSARA
TRATTA APICE - HIRPINIA

CRITICITA'

- Criticità relative al contesto idrogeologico: attivazione di fronti in frana che in fase di PD erano visti come quiescenti con conseguente blocco della WBS VI02
- Impossibilità di avviare lo scavo della galleria Melito a causa della mancata realizzazione del viadotto VI02, di collegamento tra le gallerie Melito e Grottaminarda.
- Non adeguata performance da parte dell'appaltatore, in particolare non risultano essere state avviate le lavorazioni delle WBS F6, F3 e GI03

Le criticità attualmente in essere nonché le criticità già superate, hanno determinato uno **slittamento dei termini utili parziali e finali dell'Appalto e un aumento dell'importo contrattuale**, ad oggi sancito con l'ultimo AdS n. 8, di circa **€ 64 Mln**.

Imbocco galleria Grottaminarda GI01

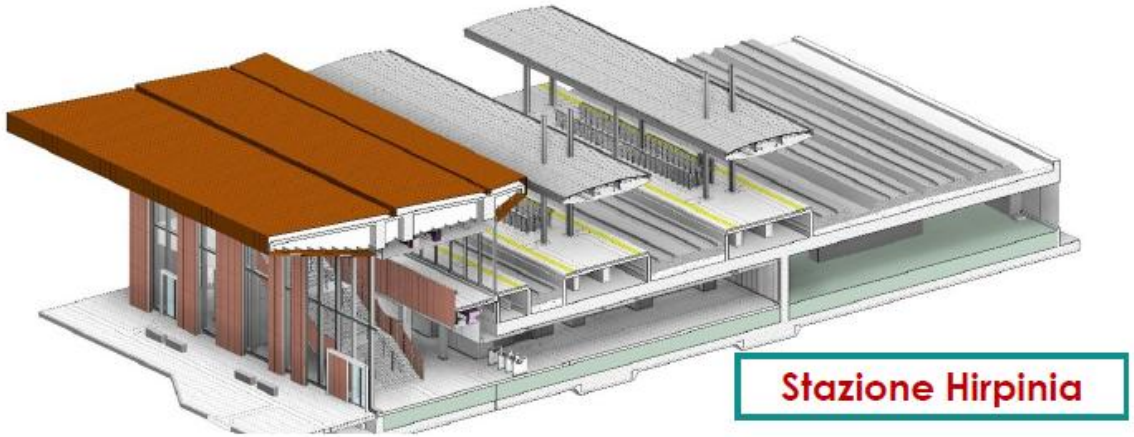
RADDOPPIO APICE-ORSARA
TRATTA APICE - HIRPINIA

AZIONI

- Ridefinizione complessiva delle tempistiche dell'appalto e delle varianti connesse al mutato scenario PNRR per parti d'opera
- In corso di definizione/approvazione le residue varianti in corso d'opera per eventi imprevisti e imprevedibili.

SOGGETTI COINVOLTI

RFI, ITF, Appaltatore, Altri Enti (Province, Comuni, SABAP, etc).



RADDOPPIO APICE-ORSARA TRATTA HIRPINIA - ORSARA

La tratta Hirpinia-Orsara rappresenta il II Lotto Funzionale del Raddoppio Apice-Orsara. È caratterizzata dalla presenza della **Galleria Hirpinia**, lunga **27 km** ed a doppia canna e dalla realizzazione della **nuova stazione di Orsara**.

COSTO	1.441 Mln €
COPERTURA	100%
DATA INIZIO LAVORI	08/09/2023
DATA PREVISTA DI COMPLETAMENTO	29/12/2028 termine ultimo lavorazioni

PERCENTUALE DI COMPLETAMENTO	**3,79 %** Produzione a Giugno 2025
ATTIVITÀ COMPLETATE	Realizzato il cavalcaferrovia IV01 nei pressi di Orsara di Puglia per l'alimentazione dell'area di cantiere delle TBM Lato Bari
ATTIVITÀ IN CORSO	• Scavo presso la GN.02 della finestra F1 • realizzazione WBS PZ.01 • Scavo tradizionale presso la GN.01
PROSSIME ATTIVITÀ PIANIFICATE	Approvvigionamento TBM per lo scavo meccanizzato della Galleria Hirpinia. Previsto per settembre 2025 l'arrivo in cantiere di tutte le componenti delle 2 TBM per lo scavo lato Bari.
CONFRONTO CON LA PIANIFICAZIONE	Superati i termini TUP1 (Inizio scavo della seconda canna Galleria Naturale "Hirpinia" lato NA) e TUP2 (Inizio scavo della seconda canna Galleria Naturale "Hirpinia" lato BA) previsti.

RADDOPPIO APICE-ORSARA
TRATTA HIRPINIA - ORSARA

CRITICITA'

- Necessità di approfondimento delle indagini geognostiche
- Ritardi dell'Appaltatore nella redazione del PE
- Ritrovamento di un rudere, assimilabile ad un mulino, di particolare interesse archeologico che impedisce la realizzazione della viabilità di cantiere necessaria a garantire la realizzazione delle opere di imbocco, lato bari, della galleria Hirpinia con conseguente autorizzazione a una modifica della pista di cantiere.
- Generale e diffusa scarsa performance dell'Appaltatore. In particolare, per lo scavo meccanizzato lato Napoli, che non manifesta ad oggi particolari difficoltà ostative.

AZIONI

Al fine di mitigare le criticità di cui sopra, sono stati attivati appositi tavoli direzionali per monitorare l'andamento dell'appalto

SOGGETTI COINVOLTI

RFI, ITF, Appaltatore

SS 372 TELESINA BENEVENTO-CAIANELLO: ADEGUAMENTO A 4 CORSIE

SS 372 TELESINA BENEVENTO-CAIANELLO: ADEGUAMENTO A 4 CORSIE

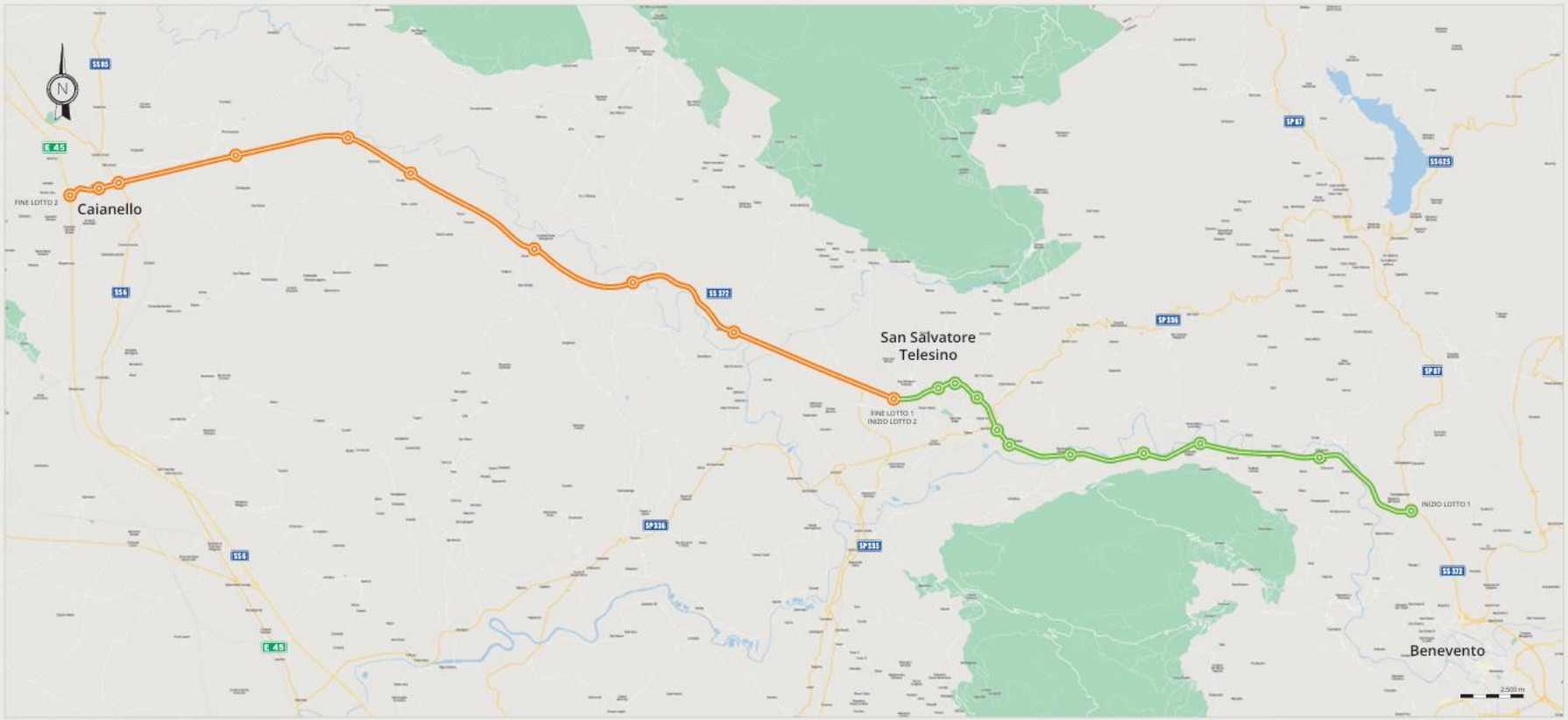
L'adeguamento a quattro corsie della SS 372 "Telesina" tra Benevento e Caianello è un **intervento strategico di ammodernamento** volto a migliorare la sicurezza, la capacità e la funzionalità di una delle principali direttrici tra Lazio, Campania e Puglia.

La SS 372 collega l'autostrada A1 a Caianello con Benevento, **attraversando territori nevralgici per la mobilità e lo sviluppo locale.** L'obiettivo del progetto è il **potenziamento della strada** tramite il raddoppio delle corsie e l'adozione di una sezione "B - Extraurbana principale", così da garantire due corsie per senso di marcia e una larghezza complessiva di 22 metri, in risposta ai **crescenti flussi di traffico di merci e persone**. L'opera è inserita tra le infrastrutture di interesse nazionale ("Legge Obiettivo") anche per favorire l'integrazione interregionale, migliorare la sicurezza stradale ed eliminare colli di bottiglia infrastrutturali.

Nello specifico, il progetto di adeguamento della SS372 "Telesina" – che collega lo svincolo autostradale di Caianello sulla A1 Milano-Napoli con il Raccordo autostradale 9 "di Benevento" ed ha uno sviluppo di circa 60 km – è articolato in due lotti e prevede il raddoppio delle attuali corsie, mediante l'adozione di una sezione stradale di tipo ''B - Extraurbana principale'' del DM 05/11/2001, con due corsie per senso di marcia.

Con DPCM del 5 agosto 2021, l'adeguamento a 4 corsie dell'Itinerario Caianello (A1) – Benevento, dal km 0+000 al km 60+900, è stato individuato, ai sensi dell'art. 4 del D.L. 18 aprile 2019 n. 32, convertito con modificazioni dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, quale intervento infrastrutturale caratterizzato "*da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale*" ed è stata contestualmente disposta la **nomina di un Commissario straordinario per la sua realizzazione.**

SS 372 TELESINA BENEVENTO-CAIANELLO: ADEGUAMENTO A 4 CORSIE



INQUADRAMENTO GENERALE

L'ITINERARIO

La SS 372 "Telesina" collega lo svincolo autostradale di Caianello sulla A1 Milano-Napoli, in provincia di Caserta, con il Raccordo autostradale 9 "di Benevento".
Il tracciato ha uno sviluppo di circa 71 km, di cui circa 61 km a carreggiata unica, con una corsia per senso di marcia, e 10 km a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia.

IL PIANO COMMISSARIALE

Il piano prevede l'adeguamento a 4 corsie della SS 372 dal km 0 al km 60,9 con una sezione della piattaforma stradale di tipo "B - Extraurbana principale" secondo il D.M. 5/11/2001. Il progetto è articolato in due lotti: lotto 1 dal km 37 circa (svincolo San Salvatore Telesino) al km 60,9 (svincolo con la SS 87 "Sannitica"); lotto 2 dal km 37 al km 0 (svincolo Caianello A1 MI-NA).

L'opera migliorerà i livelli di servizio e di sicurezza della circolazione, riducendo sensibilmente i tempi di percorrenza e agevolando i collegamenti tra l'area di Benevento e l'autostrada A1.

DESCRIZIONE DELL'OPERA

Il progetto del 1° lotto riguarda un tratto di 24 km circa di adeguamento a 4 corsie.

Il progetto del lotto 2° lotto interessa un tratto di 37 km circa, con la realizzazione della nuova carreggiata sul lato nord rispetto all'attuale sede stradale che si sviluppa per la maggior parte in rilevato.

Entrambi i lotti prevedono la realizzazione e/o adeguamento di svincoli e diverse opere d'arte principali.

N°	INTERVENTO
60,9 km	Lunghezza complessiva tracciato.
22 m	Larghezza della piattaforma stradale.
47	Ponti e Viadotti (L=8.580 m).
1	Galleria artificiale (L=490 m).
17	Svincoli.

- Progetto Fattibilità Tecnico Economica
- Progetto Definitivo
- Progetto Esecutivo
- In fase di gara
- Progetto Esecutivo (appalto integrato)
- In costruzione
- In esercizio
- Cat. B doppia carreggiata
- Cat. C singola carreggiata
- Viadotto
- Galleria

Aggiornamento 03.2024

I progetto è suddiviso in due lotti:

- 1° lotto riguarda un tratto di **25 km** circa di adeguamento a 4 corsie;
- 2° lotto interessa un tratto di **37 km** circa, con la realizzazione della nuova carreggiata sul lato nord rispetto all'attuale sede stradale che si sviluppa per la maggior parte in rilevato.

Entrambi i lotti prevedono la realizzazione e/o adeguamento di svincoli e diverse opere d'arte principali.

SS 372 TELESINA BENEVENTO-CAIANELLO: ADEGUAMENTO A 4 CORSIE

I LOTTO

Il 1° lotto, di circa **25 km**, si estende dal km 37,000 (svincolo di San Salvatore Telesino) al km 60,900 (svincolo di Benevento) e prevede la realizzazione di una nuova carreggiata in affiancamento all'infrastruttura esistente, con il tracciato stradale che si sviluppa prevalentemente in rilevato, ad eccezione di tratti in viadotto per una lunghezza complessiva di circa 3,5 Km ed un tratto di lunghezza 480 metri circa in galleria artificiale.

Inoltre, sono parte integrante dell'intervento, l'adeguamento di **8 intersezioni** a livelli sfalsati con le principali viabilità interferite, mentre la continuità della rete locale esistente verrà garantita mediante la realizzazione di cavalcavia o sottopassi.

COSTO	460 Mln €
COPERTURA	100%
DATA INIZIO LAVORI	prevista nel periodo autunnale p.v.
DATA PREVISTA DI COMPLETAMENTO	31/12/2030

PERCENTUALE DI COMPLETAMENTO	Trattasi di affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori (appalto integrato). Attualmente è in fase conclusiva l'istruttoria tecnica da parte di Anas del progetto esecutivo predisposto dall'appaltatore, che ha richiesto specifici approfondimenti in relazione alle molteplici discipline specialistiche coinvolte, stante la complessità progettuale dell'intervento.
ATTIVITÀ COMPLETATE	Acquisizione aree di cui al Decreto di Pubblica utilità del Progetto Definitivo. Indagini archeologiche di prima fase.
ATTIVITÀ IN CORSO	È stato avviato l'iter autorizzativo del progetto esecutivo presso i Ministeri e gli Enti competenti, propedeutico alla sua approvazione, nonché il procedimento espropriativo con riferimento alle nuove e diverse aree previste dal progetto medesimo. Parallelamente, si stanno eseguendo le attività propedeutiche all'avvio dei lavori (espropri maggiori aree del Progetto Esecutivo, interferenze, Bonifica Ordigni Bellici e indagini archeologiche di seconda fase).
PROSSIME ATTIVITÀ PIANIFICATE	Approvazione del progetto esecutivo e consegna dei lavori.

SS 372 TELESINA BENEVENTO-CAIANELLO: ADEGUAMENTO A 4 CORSIE

I LOTTO

CRITICITA'

Si sono registrate **significative criticità nella procedura di affidamento dell'appalto**. In particolare, l'aggiudicazione della gara, avvenuta nel dicembre 2020, è stata oggetto di una lunga e articolata **vicenda contenziosa**, protrattasi per oltre tre anni, pervenendosi alla stipula del contratto ad agosto 2024.
Un ulteriore fattore di complessità riguarda la risoluzione delle interferenze, con particolare riferimento ai ritardi da parte di alcuni soggetti gestori, ma anche alla presenza di reti interferenti sopraggiunte rispetto alle originarie previsioni progettuali, a causa del lungo lasso di tempo trascorso per effetto delle vicissitudini della gara d'appalto.

BENEFICI

Il progetto evidenzia una **forte capacità di migliorare i livelli di servizio e di sicurezza della circolazione**, con una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza ed una velocizzazione dei collegamenti tra l'area di Benevento e l'autostrada A1 "Milano-Napoli".

AZIONI

Organizzazione di **tavoli tecnici e incontri operativi** con gli enti gestori per l'attuazione degli interventi di risoluzione delle interferenze, in coordinamento anche con le istituzioni locali.

SOGGETTI COINVOLTI

Anas, impresa appaltatrice, Prefettura, Enti e Istituzioni Territoriali, Enti/Società proprietari e/o gestori delle interferenze

SS 372 TELESINA BENEVENTO-CAIANELLO: ADEGUAMENTO A 4 CORSIE

II LOTTO

Il 2° lotto ha origine al km 0,000, a partire dal casello autostradale di Caianello e termina al **km 37,000** circa, in corrispondenza dell'inizio del Lotto 1, poco prima dello svincolo di San Salvatore Telesino. Il tracciato di progetto, di circa 37 km, si sviluppa per la maggior parte in rilevato, prevedendo la realizzazione di nuovi viadotti, per una lunghezza complessiva di 3,5 km.

È prevista la demolizione di tutte le opere d'arte esistenti con successiva ricostruzione o integrazione, nonché l'adeguamento di 9 intersezioni a livelli sfalsati.

Per la "ricucitura" del territorio saranno realizzate numerose viabilità secondarie di dimensioni e tipologie diverse a seconda dei casi.

L'intervento **è in fase di progettazione definitiva**.

In particolare, allo stato attuale, è in corso la Conferenza di Servizi sul progetto definitivo, in forma semplificata e in modalità asincrona, con scadenza per la presentazione dei pareri, da parte dei soggetti partecipanti, fissata al 28 settembre p.v.

Completato il procedimento autorizzativo, si procederà alla successiva redazione della progettazione esecutiva ai fini dell'appalto.

COLLEGAMENTO TRA SS 85 VARIANTE DI VENAFRO ED AUTOSTRADA A1

COLLEGAMENTO TRA SS 85 VARIANTE DI VENAFRO ED AUTOSTRADA A1

L'itinerario "Collegamento tra SS 85 Variante di Venafro e Autostrada A1" è un intervento infrastrutturale strategico che prevede la realizzazione di un collegamento di circa **10-13 km** tra la SS 85 variante di Venafro e la A1 nel Comune di Mignano Monte Lungo, situato tra le uscite di San Vittore e Caianello. Il tracciato si sviluppa dallo svincolo di Venafro Sud fino a connettersi con la A1 con un nuovo svincolo a Mignano Montelungo.

L'opera nasce dall'esigenza di potenziare **e mettere in sicurezza** la rete stradale regionale collegando efficacemente il Molise con il Lazio (direzione Roma) e la Campania (verso Napoli e Caserta). Inoltre, mira a **decongestionare il traffico di Venafro**, evitando l'attraversamento del centro abitato da parte dei mezzi pesanti, con conseguenti benefici ambientali e sociali.

L'intervento, per il quale risulta in corso di redazione il **Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE),** prevede la realizzazione di un nuovo svincolo, di lunghezza complessiva di 13+276 km, situato in località Mignano Montelungo, tra le uscite di San Vittore e Caianello in provincia di Caserta. La sezione stradale prevista è di tipo C1 "extraurbana secondaria" ai sensi del DM 05.11.2001, predisposta per un futuro raddoppio a sezione tipo B in continuità con i tratti in esercizio dal 2008 della SS 85 var esistente. Lungo il tracciato sono previsti **tre svincoli**, classificati come di seguito specificato ai sensi del DM 19/04/2006:

- SV1 – **Autostrada A1**: intersezione a livelli sfalsati con schema a trombetta;
- SV2 – **Svincolo S.S.6 Casilina**: intersezione a livelli sfalsati di tipo diffuso;
- SV3 – **Svincolo Venafro Sud**: intersezione a livelli sfalsati di tipo compatto.

Il PFTE in corso di redazione prevede **n. 5 viadotti** di lunghezza variabile da 190m a 1952m e **due gallerie naturali** rispettivamente di lunghezza pari a 1660m e 735m. Inoltre, sono previste diverse opere minori con lo scopo di riammagliatura delle viabilità esistenti o necessarie all'attraversamento di corsi d'acqua esistenti.

COLLEGAMENTO TRA SS 85 VARIANTE DI VENAFRO ED AUTOSTRADA A1

Il presente intervento rientra in un'opera più ampia che interessa più regioni ed è diretta alla **riqualificazione della direttrice «Tirreno-Adriatico»,** un intervento strategico che, oltre a supportare un nuovo collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico, nell'Italia centrale, consentirebbe di supportare l'accessibilità intra-regionale del Molise e interregionale tra Molise, Lazio, Campania, Abruzzo e Puglia. La direttrice in esame è stata oggetto di numerosi studi e proposte che si sono succeduti negli ultimi vent'anni, con numerose proposte funzionali: dalla realizzazione di un'asse autostradale alla realizzazione di una superstrada a 4 corsie (tipo «B», con larghezza della piattaforma stradale di 22 m, e raddoppio delle corsie della viabilità esistente). **Si prevede la realizzazione per lotti funzionali dando priorità al collegamento tra l'A1 (uscita prevista a Mignano Monte Lungo) e la SS85 Variante di Venafro, essendo già parzialmente realizzata e messa in esercizio dalla società Anas**.

Il collegamento tra SS 85 Variante di Venafro e Autostrada A1 si propone di migliorare la fluidità della circolazione stradale e deviare il traffico di lunga percorrenza, oggi concentrato sul centro abitato di Venafro, verso un'infrastruttura più idonea, con conseguente riduzione dei tempi di percorrenza, diminuzione della congestione urbana, abbattimento dell'inquinamento atmosferico e acustico e aumento della sicurezza stradale. Il costo previsto per l'intervento in oggetto è stimato in **700 mln di euro, in attesa di finanziamento.** La presente criticità evidenzia la necessità di un coordinamento tra le due regioni, Molise e Campania, e gli enti coinvolti affinché si avvii un proficuo tavolo di confronto per definire modalità, cronoprogramma e azioni dirette a reperire le risorse necessarie per accelerare il completamento della variante e puntare a risolvere i problemi di isolamento del territorio regionale, favorendo la mobilità di persone e merci e lo sviluppo delle attività produttive, economiche e sociali.

Considerazioni finali

CONCLUSIONI

Il **Libro Bianco della Campania**, promosso dal sistema camerale e dalle associazioni di categoria, rappresenta uno strumento strategico per la definizione delle priorità infrastrutturali regionali. Non si limita a un elenco di opere, ma è un vero e proprio **cruscotto di monitoraggio e confronto**, in grado di riflettere le esigenze concrete del tessuto imprenditoriale e di individuare gli interventi ritenuti decisivi per la competitività e lo sviluppo economico del territorio.

Questa terza edizione è incentrata sul monitoraggio delle **sette priorità urgenti** già individuate nelle precedenti edizioni, arricchito da incontri tecnico-operativi che hanno permesso di approfondire lo stato di avanzamento con i gestori delle infrastrutture e con Unioncamere Campania. Questi momenti di confronto hanno consentito di fotografare con precisione le criticità procedurali e tecniche che rallentano i progetti. Significativi sono stati, ad esempio, gli incontri con RFI e Anas: da un lato hanno evidenziato l'impegno in termini di investimenti, dall'altro hanno confermato la distanza tra la percezione di cittadini e imprese – che vivono soprattutto i disagi dei cantieri – e l'obiettivo strategico di restituire al territorio **infrastrutture moderne, sicure e sostenibili**. *Un* ringraziamento particolare va dato a **RFI** - *Direzione Strategie, Sostenibilità e Pianificazione Sviluppo Infrastrutture di Polo - Sviluppo Infrastrutture Area Centro Sud Tirrenica* ed **Anas** – *Global Media Relations - Media Territoriali - Ufficio stampa Campania e Basilicata - Struttura Territoriale Campania - Direzione Comunicazione nonché Ufficio stampa Lazio, Abruzzo e Molise - Struttura Territoriale Lazio* per il costante contributo e supporto fornito al percorso di condivisione e approfondimento.

Un capitolo specifico è stato dedicato a tre opere considerate indifferibili:

- **l'AV/AC Napoli–Bari,**
- **l'adeguamento a quattro corsie della SS 372 Telesina Benevento–Caianello,**
- **il collegamento tra la SS 85 Variante di Venafro e l'A1.**

Si tratta di interventi fondamentali per superare l'isolamento delle aree interne e ridurre le congestioni nei nodi urbani. **L'AV/AC Napoli–Bari**, nonostante i fisiologici slittamenti di tempi e costi tipici delle grandi opere, costituisce un segnale di progresso concreto, capace di rafforzare l'accessibilità regionale e proiettare la Campania in una nuova fase di sviluppo logistico. Diversa la situazione per la **Telesina e la SS 85**, che pur mostrando passi avanti restano incompiute o prive, in alcuni tratti, della necessaria copertura finanziaria.

CONCLUSIONI

Accanto alla rete stradale e ferroviaria, il **sistema portuale** campano assume un ruolo centrale.

- Il porto di Napoli sta vivendo una fase di trasformazione storica, con oltre 360 milioni di investimenti (in gran parte PNRR) destinati, tra l'altro, al collegamento ferroviario del Terminal di Levante e al potenziamento della diga foranea.
- Il porto di Salerno punta invece a rafforzare le infrastrutture per la movimentazione container e l'integrazione nelle reti TEN-T.

Entrambi i progetti non devono subire rallentamenti: il rischio sarebbe quello di compromettere la competitività dell'intero **sistema portuale del Tirreno Centrale**.

In questo scenario, **il monitoraggio promosso da Unioncamere Campania** diventa uno strumento essenziale di ascolto e di sintesi: raccoglie le istanze delle imprese, mette a sistema le priorità e offre alla politica una visione chiara e condivisa. Il ruolo del sistema camerale è quello di facilitatore e "ponte" tra imprese, istituzioni e gestori delle opere, attraverso:

- Monitoraggio e aggiornamento costante delle priorità tramite il Libro Bianco;
- Dialogo e coordinamento con incontri operativi che coinvolgono stakeholder e gestori (associazioni di categoria, Imprese, RFI, Anas, enti locali);
- Analisi e divulgazione tramite schede di dettaglio su avanzamento, criticità e benefici attesi;
- Supporto alle imprese, informandole sulle opportunità del PNRR con webinar e dossier tematici;
- Una vision camerale di lungo periodo, costruita su quattro obiettivi: migliorare l'accessibilità interna ed esterna, rafforzare intermodalità e logistica, valorizzare turismo e cultura, aumentare sicurezza e resilienza della rete viaria.

Il Libro Bianco si conferma quindi uno strumento di indirizzo strategico, utile non solo a monitorare i cantieri, ma soprattutto a **rendere più trasparente il dialogo tra imprese, istituzioni e gestori** e a spingere per un'accelerazione dei progetti che possono incidere in maniera decisiva sulla competitività della Campania.

CONCLUSIONI

In questa direzione, ad esempio, va il Protocollo d'intesa firmato tra **Camera di Commercio di Caserta**, Camera di Commercio di Chieti Pescara, Camera di Commercio di Frosinone-Latina, Camera di commercio del Gran Sasso e Camera di Commercio del Molise, per lo sviluppo di un **corridoio trasversale Adriatico-Tirreno**.

Questo accordo punta a **valorizzare la SS650**, nota come Trignina, trasformandola in un asse strategico di collegamento diretto tra le autostrade A14 e A1, con benefici concreti per imprese, territori e cittadini delle regioni coinvolte. La Trignina, attraversando longitudinalmente la regione Molise e sfiorando Abruzzo, Lazio e Campania, è riconosciuta come infrastruttura fondamentale che necessita di un rilancio urgente. Attualmente penalizzata da limiti strutturali e da un tracciato ormai inadeguato a sostenere l'aumento costante del traffico, la strada è essenziale per migliorare l'accessibilità delle aree interne e stimolare lo sviluppo economico, in particolare dei distretti produttivi e turistici locali. Il Protocollo prevede una collaborazione stabile e duratura tra le Camere di Commercio firmatarie, che si impegneranno in una serie di azioni coordinate: dalla sensibilizzazione a livello politico e istituzionale, alla realizzazione di studi specifici finalizzati a individuare le modalità più efficaci per gli interventi futuri, fino al monitoraggio costante dell'avanzamento dei lavori. L'obiettivo condiviso è **trasformare la Trignina in una leva strategica per lo sviluppo dell'Italia centrale, restituendo centralità a territori per troppo tempo marginalizzati rispetto alle principali direttrici infrastrutturali nazionali.**

La riqualificazione non può limitarsi alla sola SS650, ma deve includere un adeguamento dell'intera tratta tra Isernia e Caianello, integrando così l'intervento in uno scenario più ampio di miglioramento infrastrutturale. Va sottolineato che quasi tutte le province coinvolte nel Protocollo presentano performance infrastrutturali sotto la media nazionale, rendendo ancor più urgente un'azione coordinata e incisiva.

Il Protocollo d'intesa stabilisce che la collaborazione tra le Camere di Commercio proseguirà almeno fino all'avvio ufficiale dei lavori sulla Trignina, con la possibilità di estendere l'accordo anche alla fase esecutiva, garantendo così un monitoraggio puntuale sullo stato di avanzamento dei cantieri e sul rispetto dei tempi previsti.

Programma Infrastrutture

finanziato dal Fondo di Perequazione 2023-2024
di Unioncamere italiana

UNIONTRASPORTI

Unioncamere Campania

PROGRAMMA INFRASTRUTTURE

CAMERA DI COMMERCIO CASERTA

CAMERA DI COMMERCIO IRPINIA SANNIO

Camera di Commercio Napoli

CAMERA DI COMMERCIO SALERNO

Si ringraziano:

- ***RFI*** *Direzione Strategie, Sostenibilità e Pianificazione Sviluppo Infrastrutture di Polo - Sviluppo Infrastrutture Area Centro Sud Tirrenica*
- ***Anas*** *Global Media Relations - Media Territoriali – Ufficio stampa Campania e Basilicata - Struttura Territoriale Campania - Direzione Comunicazione*
- ***Anas*** *Global Media Relations - Media Territoriali - Ufficio stampa Lazio, Abruzzo e Molise - Struttura Territoriale Lazio*

per il loro prezioso supporto alla realizzazione del presente documento.

Report realizzato da Unioncamere Campania
con il supporto tecnico scientifico di

UNIONTRASPORTI

Settembre 2025