



ANAS Direzione Generale

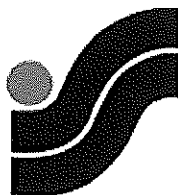


Tangenziale di Napoli S.p.A.

Convenzione Unica
ANAS S.p.A.
Tangenziale di Napoli S.p.A.

ALLEGATO: H

ELEMENTI INFORMATIVI MINIMI PER
LE STIME DI TRAFFICO AI SENSI DELLA
DELIBERA CIPE N. 39 DEL 15/6/2007



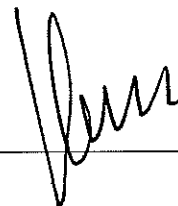
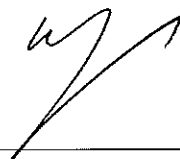
Tangenziale di Napoli SpA

**Studio del traffico della Tangenziale di Napoli
e previsione del trend futuro**

Marzo 2009

INDICE

1. Premessa e sintesi dei risultati.....	4
2. L'analisi del traffico autostradale.....	6
3. La metodologia di previsione del traffico.....	11
4. Le previsioni del traffico sulla Tangenziale di Napoli al 2037	15



1. PREMESSA E SINTESI DEI RISULTATI

Il presente studio è finalizzato alla analisi e alla previsione del trend evolutivo del traffico sulla Tangenziale di Napoli fino all'anno 2037.

La prima fase dello studio è rivolta all'analisi storica dei dati di traffico autostradale (transiti complessivi registrati alle stazioni di esazione della Tangenziale nel periodo 1992-2008).

L'evoluzione storica del traffico sulla Tangenziale di Napoli segue un trend complessivamente positivo: si osserva, infatti, un incremento dei transiti in tale periodo pari al 5,9%. Tuttavia l'andamento non presenta degli incrementi annuali costanti, bensì si è osservata una sorta di "fluttuazione" delle variazioni percentuali dei transiti rispetto all'anno precedente, significativamente più ampia nei primi anni del periodo di osservazione (1992-1998). In sintesi, a periodi di crescita di 2-3 anni segue un anno in cui il tasso di crescita è negativo come nel caso del 2002, o sensibilmente inferiore a quello dei due anni precedenti. Va sottolineato come il fenomeno tenda a stabilizzarsi a partire dal 1998, anno in cui le variazioni assolute sia del numero complessivo dei transiti che di quello normalizzato (che "allinea" agli altri anni il valore dei transiti degli anni bisestili sottraendo un giorno medio di tale anno) sono pari in valore assoluto all'1% (ad eccezione dell'anno 2002 in cui si è registrata una contrazione dei transiti pari a -2,0%).

Tali valori globalmente contenuti della crescita trovano la loro spiegazione nell'elevato grado di saturazione che caratterizza l'infrastruttura.

La fase successiva dello studio consiste nella previsione del traffico, che è stata condotta tenendo conto delle tipiche correlazioni tra l'evoluzione dei transiti e l'andamento di indicatori di tipo macroeconomico (consumi pro-capite e Prodotto Interno Lordo).

Va precisato che le previsioni sono state proiettate fino all'anno 2018, ritenendo poco attendibile spingersi oltre tale data. Si è quindi scelto in via prudenziale di considerare nulla la crescita del traffico negli anni successivi al 2018. Pertanto, i valori dei transiti dal 2018 al 2037 si considerano coincidenti a quelli del 2018.

In base a tali considerazioni il numero complessivo dei transiti sulla Tangenziale di Napoli al 2037 è pari a 93.289.635 corrispondenti ad un decremento rispetto al 2008 del 2,7%. La

variazione negativa si concentra però nei primi due anni del piano e tiene conto della eccezionale congiuntura economica sfavorevole, oggi in atto, e delle molteplici ricadute negative che localmente sono percepibili e prevedibili per gli anni a venire (vd. cap. 4 e Tabella 4.2).

2. L'ANALISI DEL TRAFFICO AUTOSTRADALE

Nel presente capitolo si illustra l'analisi del traffico sulla Tangenziale di Napoli mirata alla individuazione dei trend che esso ha avuto a partire dal 1992 a oggi cercando di evidenziare le dinamiche che l'hanno determinato.

In questo periodo il traffico si è complessivamente incrementato del 5,4% passando dai circa 91.021.000 transiti del 1992 ai 95.922.625 transiti del 2008. Analoga variazione percentuale complessiva si osserva se si fa riferimento ai valori dei transiti "normalizzati" sui mesi di febbraio degli anni bisestili (ai quali, per poter effettuare confronti omogenei, è stato sottratto il traffico di un giorno medio).

A tale incremento complessivo corrisponde un valore di crescita media annua pari allo 0,33%.

Nelle successive Tabelle 2.1 e 2.2 sono rispettivamente riportati i transiti effettivi e i transiti normalizzati, che poi sono stati tradotti in forma grafica nelle successive Figure 2.2 e 2.3 in cui sono riportati rispettivamente i transiti in valore assoluto e le variazioni percentuali rispetto all'anno precedente.

Come si può notare, la crescita del traffico sulla Tangenziale di Napoli non avviene in modo costante nel corso di questo periodo ma presenta un andamento di tipo "fluttuante" maggiormente evidente dal 1992 al 1998 (in cui si sono osservate diminuzioni dei transiti pari a 3.000.000 di unità tra il 1996 e il 1997) e meno ampio nell'ultimo decennio in cui si sono alternati periodi di crescita di 2/3 anni seguiti da un anno in cui si osserva una contrazione del traffico o una crescita meno sensibile. Va osservato altresì che i valori percentuali delle variazioni annue, se si eccettuano le due ampie contrazioni degli anni 1997 e 2002, sono contenuti attorno al punto percentuale (in valore assoluto).

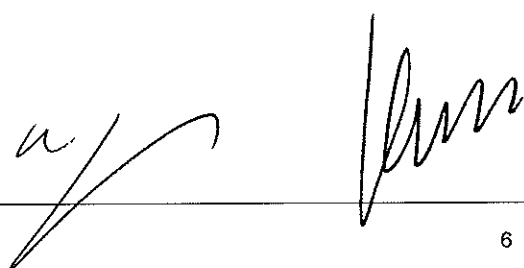


Tabella 2.1: Tangenziale di Napoli - transiti complessivi dal 1992 al 2008

anno	transiti/anno	variazione % su anno precedente	variazione % su 1992
1992	91.021.094		
1993	93.871.364	3,1%	3,1%
1994	94.911.646	1,1%	4,3%
1995	93.943.845	-1,0%	3,2%
1996	95.320.169	1,5%	4,7%
1997	92.075.970	-3,4%	1,2%
1998	91.465.578	-0,7%	0,5%
1999	93.006.986	1,7%	2,2%
2000	93.915.213	1,0%	3,2%
2001	94.770.664	0,9%	4,1%
2002	92.918.896	-2,0%	2,1%
2003	93.886.003	1,0%	3,1%
2004	95.316.624	1,5%	4,7%
2005	95.510.375	0,2%	4,9%
2006	96.828.074	1,4%	6,4%
2007	97.394.157	0,6%	7,0%
2008	95.922.625	-1,5%	5,4%

Tabella 2.2: : Tangenziale di Napoli - transiti complessivi con mesi bisestili di Febbraio 1992, 1996, 2000, 2004 e 2008 normalizzati

anno	transiti/anno (febbraio normalizzato)	variazione % su anno precedente	variazione % su 1992
1992	90.772.402		
1993	93.871.364	3,4%	3,4%
1994	94.911.646	1,1%	4,6%
1995	93.943.845	-1,0%	3,5%
1996	95.059.731	1,2%	4,7%
1997	92.075.970	-3,1%	1,4%
1998	91.465.578	-0,7%	0,8%
1999	93.006.986	1,7%	2,5%
2000	93.658.614	0,7%	3,2%
2001	94.770.664	1,2%	4,4%
2002	92.918.896	-2,0%	2,4%
2003	93.886.003	1,0%	3,4%
2004	95.056.196	1,2%	4,7%
2005	95.510.375	0,5%	5,2%
2006	96.828.074	1,4%	6,7%
2007	97.394.157	0,6%	7,3%
2008	95.660.541	-1,8%	5,4%

La contrazione dei transiti che si è verificata nel 2008 (-1,8% rispetto al 2007 se si fa riferimento ai valori dei transiti normalizzati) assorbe quasi interamente la variazione

positiva che si è registrata tra il 2006 ed il 2007 riportando il livello del traffico ad un valore di poco superiore a quello registrato a fine 2005. E' presumibile che su tale valore abbia inciso in misura significativa il sensibile aumento registrato a metà anno nei prezzi dei carburanti, in particolare modo del gasolio, che può avere determinato una contrazione degli spostamenti di tipo occasionale.

A ciò si aggiunga la riduzione del traffico privato feriale di pendolarismo per lavoro, causata dalla contrazione dell'occupazione, dalla crisi economica diffusa, dalla crescente integrazione della rete urbana di trasporto pubblico e dal maggiore ricorso a forme di car pooling (auto di gruppo).

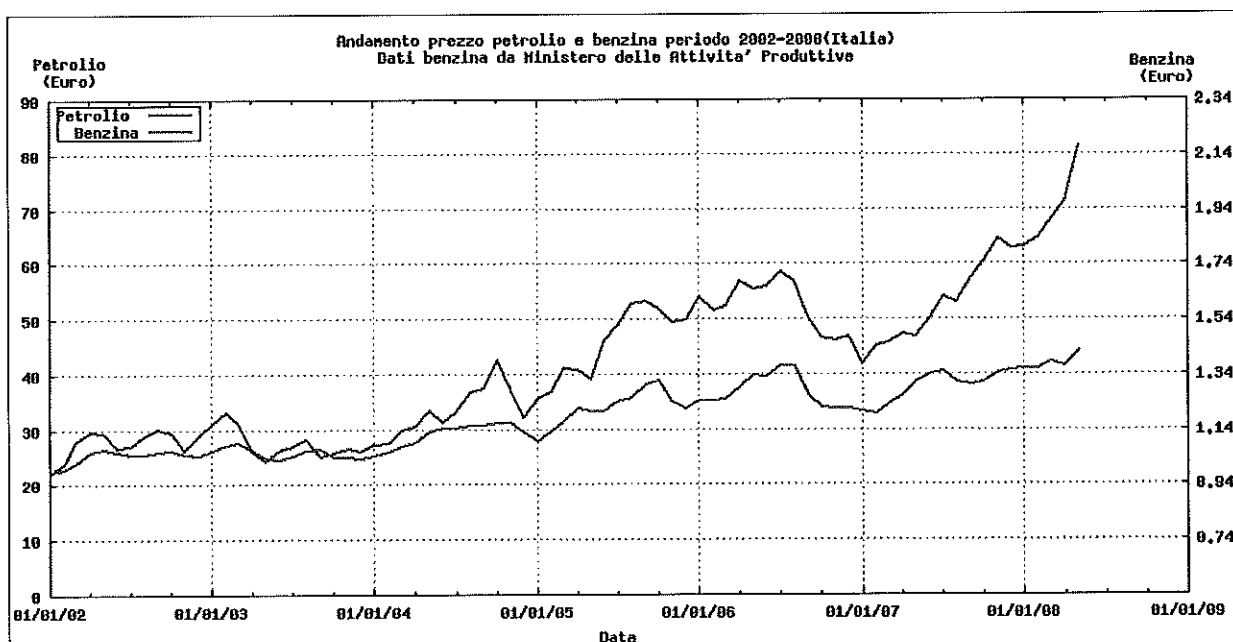
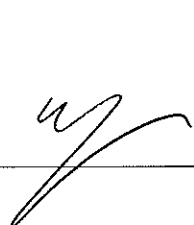



Figura 2.1: Andamento del prezzo del petrolio e della benzina nel periodo 2002-2008

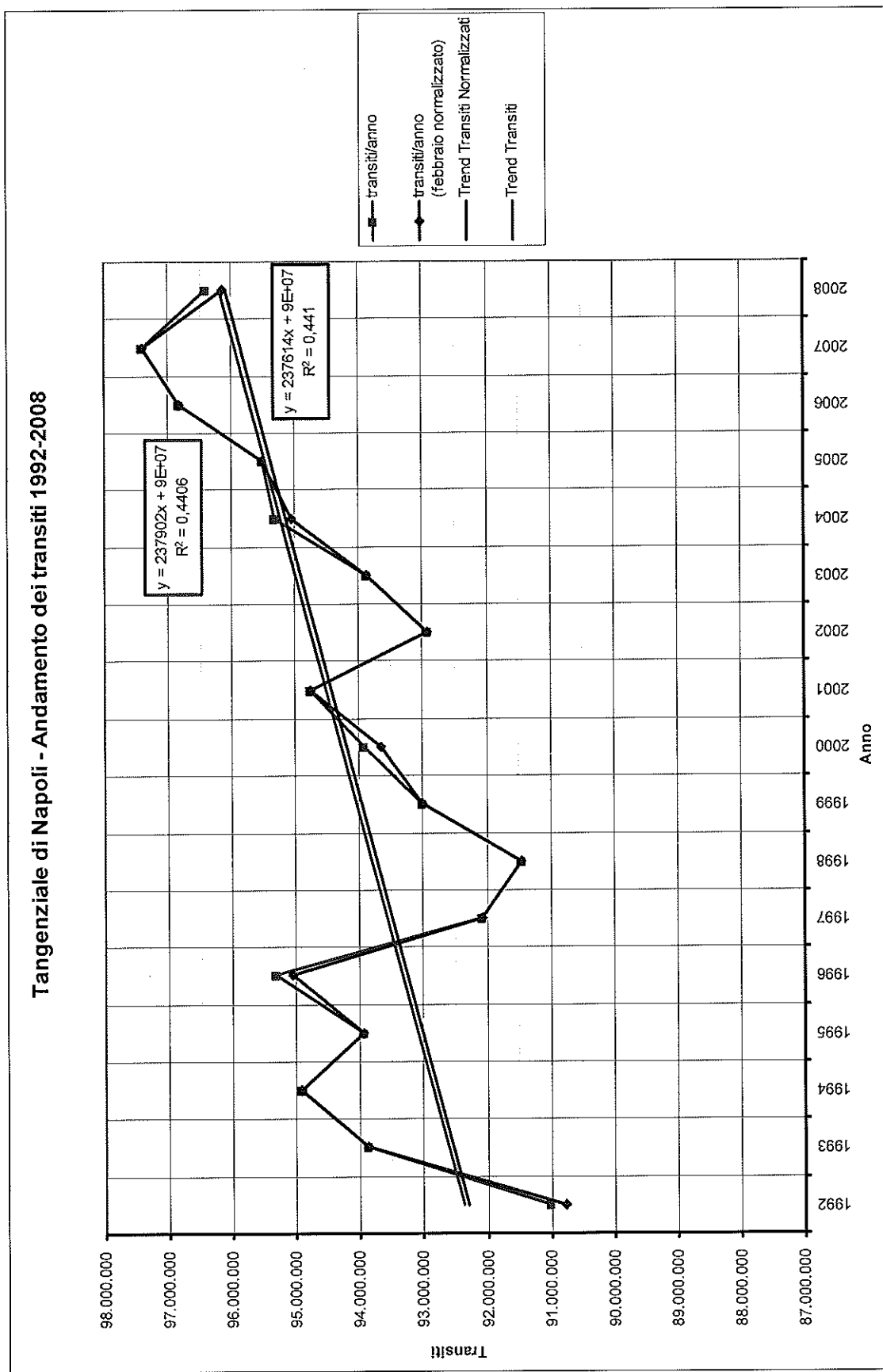


Figura 2.2: Tangenziale di Napoli – Trend dei transiti periodo 1992-2008

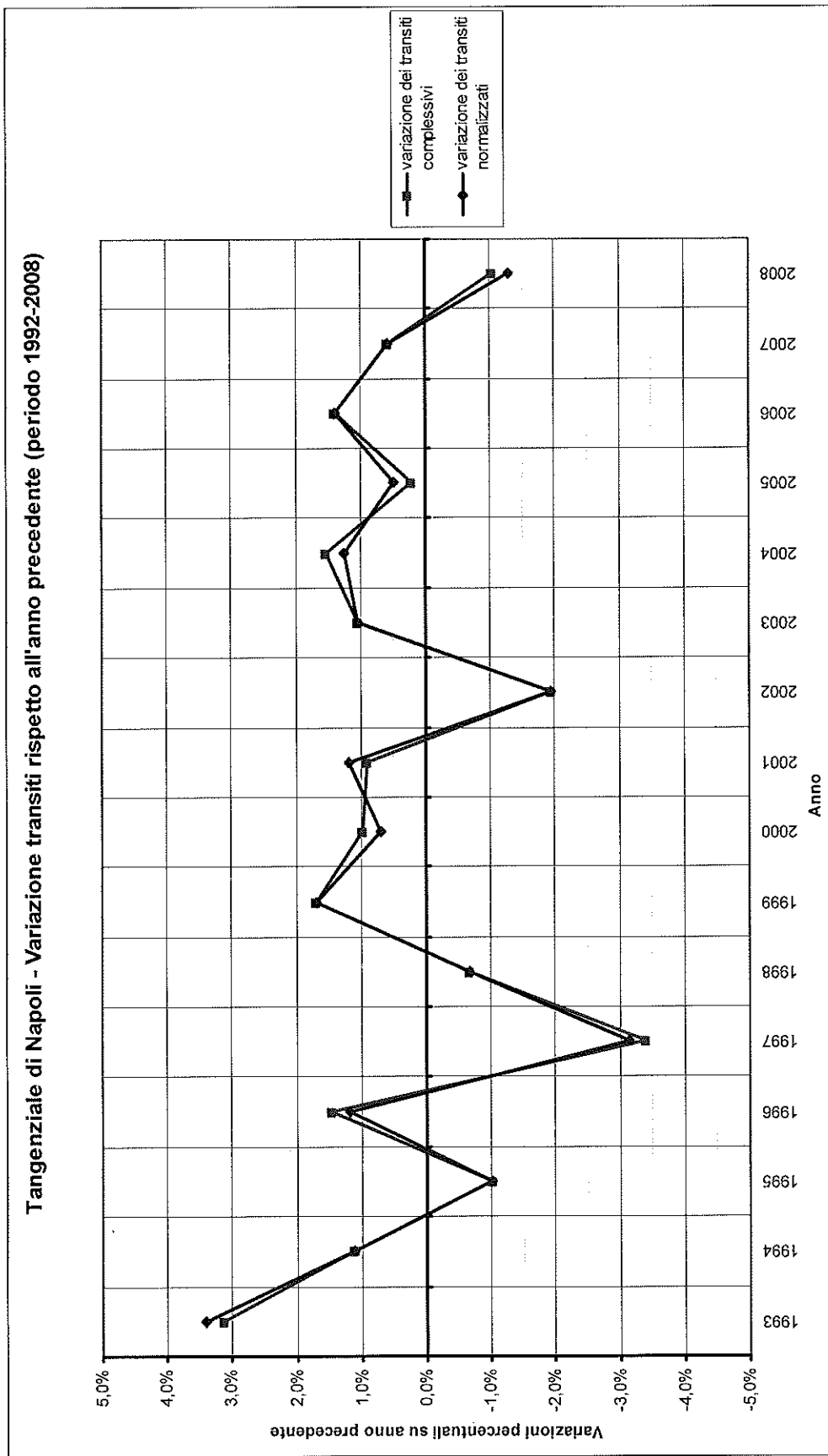


Figura 2.3: Tangenziale di Napoli – Variazione percentuale dei transiti autostradali rispetto all'anno precedente

[Handwritten signature]

3. LA METODOLOGIA DI PREVISIONE DEL TRAFFICO

In generale il traffico futuro nelle reti di trasporto può essere previsto attraverso due principali approcci:

- modelli econometrici;
- modelli matematici di simulazione del funzionamento dei sistemi di trasporto.

Attraverso i modelli econometrici le previsioni del traffico si basano sulla ricostruzione di correlazioni tra le serie storiche del traffico sulle tratte stradali esaminate e le variazioni di indicatori macroeconomici (ad esempio, consumi pro-capite e PIL) degli ambiti territoriali in cui esse ricadono.

Attraverso i modelli di simulazione dei sistemi di trasporto le previsioni del traffico si ottengono simulando il “funzionamento” del sistema di trasporto in cui ricade l'infrastruttura.

Nel corso del presente studio si è adottato unicamente il primo dei due approcci ritenuto di più immediata applicazione per le previsioni di traffico sul medio/lungo periodo.

Modelli econometrici

La previsione del traffico attraverso variabili di tipo macroeconomico utilizza la correlazione esistente tra la variazione del traffico sulle tratte della rete e la variazione di alcuni indicatori macroeconomici dell'ambito territoriale attraversato dalla tratta stradale in esame. In particolare le variazioni del traffico leggero possono essere correlate alle variazioni dei consumi pro-capite mentre le variazioni di traffico pesante possono essere correlate alla variazione del PIL.

La prima fase dell'analisi consiste nella ricostruzione delle dinamiche del traffico leggero e del traffico pesante sulle tratte stradali oggetto dello studio. Rispetto al valore di crescita medio e al traffico giornaliero medio su tutti i tratti della rete analizzati, sono definite diverse aree di crescita del traffico, che individuano le differenti potenzialità delle singole tratte autostradali in termini di crescita, mettendo in relazione i valori di traffico giornaliero medio (leggero e pesante) all'inizio del periodo di osservazione con le relative variazioni percentuali al termine del periodo stesso.

Negli studi a scala nazionale, la fase successiva consiste nell'associare a ciascuna tratta stradale analizzata un ambito territoriale di riferimento, costituito da un gruppo di regioni o province: come passo iniziale nel processo di individuazione del bacino si può utilizzare un criterio puramente geografico, considerando le regioni e/o le province nelle quali si colloca la tratta stradale esaminata. Successivamente tale ambito può ampliarsi se, aggiungendo delle regioni e/o province adiacenti, la correlazione tra traffico e indicatori macroeconomici risulta significativa. L'individuazione delle unità territoriali di "gravitazione" sul singolo tratto stradale è essenziale in quanto la correlazione tra traffico e indicatori macroeconomici è significativamente più elevata se tali indicatori sono riferiti a livello locale piuttosto che a livello nazionale. Si possono così "riferire" a ciascuna tratta autostradale i valori delle variazioni annue (in un determinato periodo di riferimento) dei consumi e del PIL da correlare rispettivamente alle variazioni annue del traffico leggero e del traffico pesante.

Tuttavia questa correlazione non è sempre in grado di spiegare completamente la mobilità leggera e, anche se in misura minore, quella pesante, dipendendo le variazioni di traffico su ciascuna singola tratta anche dalle caratteristiche strutturali specifiche, dal livello di congestione e dall'influenza del traffico sulle tratte adiacenti (influenza del traffico di lunga percorrenza).

Da queste considerazioni emerge la necessità di individuare le correlazioni esistenti tra le variazioni del traffico leggero e pesante di ciascuna tratta stradale e quelle delle tratte ad essa collegate o connesse. In questo modo si evidenzia che i traffici sulle tratte che costituiscono una frazione di un più ampio corridoio di transito sono costituiti in misura più o meno ampia da mobilità di attraversamento attivata quindi non nel bacino economico locale ma da sistemi economici più esterni.

In conclusione i modelli di tipo econometrico esprimono la variazione di traffico nell'anno t sulla tratta autostradale i -esima, come funzione della variazione dell'indicatore macroeconomico considerato (per esempio, PIL o consumi pro-capite) nel bacino territoriale che gravita sulla tratta i -esima e della variazione di traffico sulla tratta j -esima ritardata spazialmente:

$$\Delta\%VTMG_{i,t} = f(\Delta\%PIL / \Delta\%CFI_{i,t}, \Delta\%VTMG_{j,t})$$

Il risultato finale dell'applicazione di tale famiglia di modelli sono i valori delle elasticità spaziali e delle elasticità alle variazioni di consumi pro-capite e del PIL differenziati per ciascun ambito territoriale. A partire da questi valori di elasticità, note le stime previsionali delle variazioni dell'indicatore macroeconomico considerato (per esempio, consumi e PIL), si ricostruiscono le variazioni annuali del traffico su ciascuna tratta stradale e di conseguenza il valore del traffico giornaliero medio.

Nell'ambito del presente studio, per la previsione del traffico sulla Tangenziale di Napoli si è applicato un modello econometrico in cui si è analizzata la correlazione del traffico stradale sia rispetto alla variazione del PIL che dei consumi pro-capite.

Se da un lato va considerato che le variazioni di traffico leggero sono in generale correlate alle variazioni di consumi pro-capite, mentre alle variazioni del PIL sono correlate le variazioni del traffico pesante (sulla tangenziale di Napoli la componente del traffico pesante, per via della particolare struttura tariffaria basata unicamente sugli assi e non sulla sagoma, non è immediatamente desumibile dall'analisi dei transiti per categoria tariffaria), va altresì considerato che una correlazione con il PIL si può considerare applicabile considerando l'elevato flusso pendolare di spostamenti casa-lavoro che si svolge sulla Tangenziale. Infatti la maggior parte del traffico che interessa la Tangenziale di Napoli è di tipo locale, legata a spostamenti che si esauriscono all'interno dell'ambito territoriale direttamente servito dall'infrastruttura, e prevalentemente sistematici casa-lavoro.

Proprio per questa caratterizzazione del traffico non si è applicata anche una correlazione di tipo spaziale (rispetto cioè ai traffici delle tratte stradali di bacini territoriali adiacenti).

In ogni caso l'approccio con modelli di questo tipo non è completamente esaustivo in quanto non si riesce a tenere conto di altri fattori che possono influenzare l'evoluzione del traffico di un determinato tronco stradale, quali ad esempio effetti dell'attuazione di interventi nel sistema di trasporti che creano alternative modali (ad esempio nuovi servizi ferroviari) o alternative di percorso sulla rete stradale.

Le previsioni desunte con i modelli econometrici sono state poi valutate attraverso un'analisi dei trend di variazione del traffico autostradale di tipo statistico ricavati dalla serie storica.

4. LE PREVISIONI DEL TRAFFICO SULLA TANGENZIALE DI NAPOLI AL 2037

Come descritto al Capitolo 3 le previsioni di traffico sulla Tangenziale di Napoli si basano sulla ricostruzione di correlazioni tra le serie storiche del traffico sulle tratte stradali esaminate e le variazioni di indicatori macroeconomici.

Va precisato che le previsioni ottenute dall'applicazione di tali modelli sono state proiettate fino all'anno 2018 ritenendo poco attendibile spingersi oltre tale data con le risultanze di tale struttura modellistica. Si è quindi scelto in via prudenziale di considerare nulla la crescita del traffico negli anni successivi al 2018. Pertanto, i valori dei transiti dal 2018 al 2037 si considerano coincidenti a quelli del 2018.

L'analisi dei dati storici di traffico della Tangenziale di Napoli nel periodo 1992-2008, come rilevato al capitolo 2, evidenzia una non costanza della crescita del traffico nei vari anni. Tuttavia, pur a fronte di un andamento oscillante in cui si alternano periodi di 2-3 anni di crescita dei transiti autostradali seguiti da un anno in cui si osserva la contrazione degli stessi, si può osservare una stabilizzazione del fenomeno a partire dal 1998. Per la determinazione del tasso di crescita medio annuo, pertanto, si è fatto riferimento all'ultimo decennio, ritenendo in altre parole che i tassi di crescita degli anni più recenti pesano di più rispetto a quelli dei primi anni del periodo di osservazione. Si è in questo modo calcolato un tasso di crescita medio annuo del traffico nel periodo 1998-2008 pari allo 0,45% (calcolato rispetto ai valori dei transiti normalizzati).

Nello stesso periodo la variazione annua dei consumi pro-capite nel bacino di gravitazione della Tangenziale di Napoli si è assestata intorno all'1,3% (in ribasso rispetto al valore medio dell'1,6% di previsione al 2004). Ne segue un valore dell'elasticità della variazione del traffico rispetto alla variazione dei consumi pari a 0,35.

Le variazioni del traffico sono invece più rigide rispetto alla variazione del PIL, essendo l'elasticità rispetto a quest'ultimo indicatore macroeconomico pari a 0,26.

Le previsioni sull'andamento dei principali indicatori macroeconomici del bacino di riferimento della Tangenziale di Napoli nei prossimi anni indicano (vd. Tabella 4.2):

- uno sviluppo demografico inferiore alla media nazionale e addirittura negativo nel futuro più distante (-4% al 2020), il rapporto anziani/giovani in crescita, un tasso di disoccupazione doppio rispetto alla media in Italia;
- una qualità della vita agli ultimi posti nel Paese (97° su 103 province esaminate), un tenore di vita all'ultimo posto in Italia, un tasso di occupazione e di diffusione dell'impresa rispettivamente al penultimo e all'ultimo posto in graduatoria;
- un trend negativo circa lo sviluppo delle attività produttive tipiche della zona (agricoltura, turismo, servizi, costruzioni, tessile-abbigliamento, indotto auto, export verso l'Est europeo) attorno a -2 / -3%. In particolare il turismo risente molto dei flussi esteri provenienti da Germania e Gran Bretagna, due Paesi oggi particolarmente colpiti dalla crisi economica; analogamente l'export, che ha una direttrice preferenziale verso Russia ed Est europeo, risente della flessione dei consumi in quei Paesi;
- un PIL previsto, per ora, a -1,5% per il 2009 (-1% a livello Italia), ma con il primato nazionale dei fallimenti d'impresa (8,8% del totale), delle richieste di rateizzazione delle imposte, dei protesti, con elevate difficoltà di accesso al credito (2 punti di spread sui tassi rispetto al resto del Paese) e con un costo medio dell'energia elettrica superiore del 10% circa rispetto alla media nazionale a causa dell'elevata insolvenza della clientela business;
- un calo dei consumi per beni durevoli del 5%, delle immatricolazioni auto del 13% e delle compravendite di autoveicoli usati del 10%;
- viceversa la provincia di Napoli risulta ai primi posti in Italia per disponibilità di infrastrutture (11° su 103), al di sopra della media nazionale per porti, aeroporti, ferrovie, energia, banche, telefonia, telematica e dispone di una rete ferroviaria al 126,6% rispetto alla media nazionale.

In definitiva il bacino socio-economico di riferimento si configura per i prossimi anni meno popolato, meno dotato economicamente, molto poco attrattivo, meno produttivo, meno stabile, con meno autoveicoli ma con una folta rete di mezzi pubblici e di infrastrutture.

Si fa essenzialmente riferimento alle profonde trasformazioni in atto sul sistema di trasporto dell'area metropolitana di Napoli e, in generale, della Campania derivanti dall'attuazione del progetto della metropolitana regionale (SMR) e dall'attuazione di tutti gli interventi di potenziamento del sistema stradale di tale ambito territoriale.

La progressiva attuazione del progetto della Metropolitana Regionale, in seguito alla quale si prevede un incremento della mobilità sui modi di trasporto collettivo a discapito dei modi di trasporto privato (si prevede che la ripartizione modale privato/pubblico a scala regionale passi dal 66/34% dell'anno 2000 a 60/40% dell'anno 2010), costituisce, infatti, un elemento sfavorevole alla crescita del livello di mobilità sui modi privati.

Un ulteriore elemento sfavorevole alla crescita del traffico sulla Tangenziale di Napoli è identificabile nell'attuazione delle politiche di controllo della domanda di mobilità previste nell'aggiornamento del PGTU della città di Napoli che, attraverso una sempre più favorevole integrazione tariffaria per l'incentivazione del trasporto collettivo, nonché attraverso interventi di restrizione alla circolazione e alla sosta in aree sempre più ampie del territorio comunale (Zone a Traffico Limitato e Zone a Sosta Limitata), tendono a limitare ancor più l'utilizzo dell'automobile a favore dei modi di trasporto collettivi.

La previsione di traffico per il 2009 è pertanto di -3,0%, di cui -2,7% per minori transiti (i primi 45 giorni dell'anno mostrano un calo di -3,95%) e -0,3% di correttivo rispetto al 2008 bisestile. Per il 2010 la previsione si attesta su un ulteriore -2,5% in quanto i molti fattori negativi suesposti fanno ritenere che l'attuale congiuntura sfavorevole si protragga e si accentui nell'anno prossimo. Pareggio per il 2011 (+0,0%) e, dunque, -5,27% in tre anni, seguito da una moderata ripresa a partire dal 2012 fino al 2018 (+0,4% all'anno), coerentemente con il trend storico registrato in passato (+0,33% annuo dal 1992, +0,45% annuo dal 1998).

Come detto in precedenza, si è ritenuto in via prudenziale di considerare nulla la crescita del traffico negli anni successivi al 2018. Di conseguenza i valori dei transiti dal 2018 al 2037 si considerano coincidenti a quelli del 2018.

Il saldo del piano 2009-2037 è pertanto di -2,7%.

Tabella 4.1: Tangenziale di Napoli – transiti previsti nel periodo 2008-2037

anno	transiti/anno	variazione % su anno precedente	variazione % su 2008
2008	95.922.625		
2009	93.044.946	-3,0%	-3,0%
2010	90.718.823	-2,5%	-5,4%
2011	90.718.823	0,0%	-5,4%
2012	91.081.698	0,4%	-5,0%
2013	91.446.025	0,4%	-4,7%
2014	91.811.809	0,4%	-4,3%
2015	92.179.056	0,4%	-3,9%
2016	92.547.772	0,4%	-3,5%
2017	92.917.963	0,4%	-3,1%
2018	93.289.635	0,4%	-2,7%
2037	93.289.635	0,0%	-2,7%

I valori complessivi contenuti trovano una ulteriore giustificazione nella considerazione che la Tangenziale di Napoli già allo stato attuale risulta un'infrastruttura satura, con margini limitatissimi all'incremento potenziale del traffico. Gli attuali lavori di riqualificazione di alcuni svincoli e stazioni (Corso Malta, Zona Ospedaliera, Capodimonte) vanno, infatti, inquadrati all'interno di una strategia di miglioramento del livello di servizio offerto (più sicurezza, meno code) piuttosto che di sostanziale incremento di capacità volto alla captazione di nuovi segmenti di utenza.

Analogamente l'ipotesi di realizzare una bretella di collegamento tra la perimetrale di Scampia e lo svincolo di Zona Ospedaliera (detto anche "asse occidentale"), di cui in Convenzione è previsto lo sviluppo di un progetto preliminare, è da intendersi come un'iniziativa mirata ad alleggerire la pressione sugli svincoli di Capodimonte, Camaldoli e Capodichino, e nello stesso tempo si configura come un investimento a carattere "difensivo" del traffico attuale (che altrimenti per un 20% circa potrebbe aggirare la Tangenziale, a nord di essa, senza entrarvi) piuttosto che un'opera di ampliamento sostanziale della capacità ricettiva.

Tra gli investimenti volti a migliorare la fluidità del traffico possono annoverarsi anche il piano di automazione dell'esazione, il sistema di controllo automatico della velocità, i sistemi di messaggistica variabile: tutte iniziative che si prefiggono di

limitare le code e favorire il deflusso, in ultima analisi migliorare la sicurezza e il livello di servizio, ma senza mai poter influire sul numero dei transiti, che resta comunque una variabile indipendente dall'offerta, legata prettamente alla propensione dell'utenza alla mobilità urbana di tipo privato.

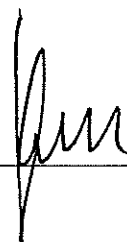
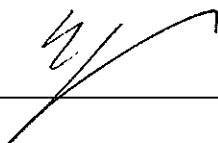


Tabella 4.2: Consumi e Prodotto Interno Lordo nell'area socio-economica di pertinenza

<i>indicatore</i>	<i>ambito locale</i>	<i>ambito nazionale</i>	<i>fonte</i>
sviluppo demografico 1991-2005	Napoli + 2,3% (al 2020 - 4%)	Italia + 3,5%	Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
rapporto anziani / giovani	Napoli 73,5% (al 2020 100%)		Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
tasso di disoccupazione 2006	Napoli 14,8% (12,2% Sud)	Italia 6,8%	Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
riduzione occupati 2006	Provincia di Napoli: - 7.000 unità		Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
qualità della vita: classifica 2008	Napoli 97° posto	Italia 103 province	Sole 24 Ore 29-12-08
tenore di vita (dati 2007)	Napoli 102° posto, PIL/ab. 94° (16.067 €) (Salerno 103°, PIL/ab. 85°)	Italia 103 province, PIL/ab. 24.694 €	Sole 24 Ore 29-12-08: Istituto Tagliacarne
affari e lavoro 2007 / 2008	Napoli 2008 103° posto, imprese/ab. 2008 96°, occupazione 2007 102°, disoccupati 2007 95°	Italia 103 province	Sole 24 Ore 29-12-08: dati ISTAT
valore aggiunto pro-capite 2005	Napoli 14.000 euro (65% dell'Italia)	Italia 21.600 euro	Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
valore aggiunto pro-capite	Napoli 83% servizi al terziario		Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
trend industria 2006-2020	Napoli: - 3% per agricoltura e costruzioni		Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
trend servizi 2006-2020	Napoli: - 0,5% all'anno		Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
consumi 2008 per beni durevoli	Campania: 2.181 €/famiglia (-5,2% rispetto al 2007)	Italia: 2.707 €/famiglia (-9,4% rispetto al 2007)	Sole 24 Ore 10-12-08: rapporto Findomestic - Prometeia
immatricolazioni auto 2008	Campania -12,86% (usato -10,0%)	Italia -13,57% (usato -4,4%)	Sole 24 Ore 14-01-09
PIL 2008	Campania: PIL 96 Mdi €, -3% sul 2007, tasso disoccupazione 11,2%		Sole 24 Ore 23-12-08
PIL e trend settori produttivi	Sud PIL 2008 -1,3% (2009 -1,5%); agricoltura +1,5%, industria -3%, costruzioni -3,2%, servizi -1,2%. Tasso di disoccupazione 2008 12,4%, 2009 14,5%	Italia PIL 2008 -0,5% (2009 -1%). Tasso di disoccupazione 2009 8%	Sole 24 Ore 21-01-09: 18° rapporto della Fondazione Curella
protesti 2008 su 2007	Campania: 169.097 protesti con Napoli a 89.571 (+1,5% sul 2007) per un importo di 486.850.731 € (1° città d'Italia, +82,5% sul 2007)	Italia: 1.109.784 protesti per 3.393.509.516 € (+12,4% sul 2007)	Sole 24 Ore 26-11-08

Relazione tecnica

<i>indicatore</i>	<i>ambito locale</i>	<i>ambito nazionale</i>	<i>fonte</i>
fallimenti di aziende 2008	Napoli 1.128 (8,8% primato nazionale, 663% sul 2007) - crisi del tessile / abbigliamento, turismo, indotto auto, export vs Russia e Est europeo, stretta sul credito - Lettieri "il peggio deve ancora arrivare"	Italia 12.786 a causa della recessione (206% sul 2007)	Sole 24 Ore 26-01-09
contrazione del credito 2008	Napoli: il 35% delle imprese ha difficoltà di accesso al credito (+ 2 punti di spread sui finanziamenti, -8,6% sul 2007 per edilizia residenziale, -2% per non residenziale). Campania: PIL/pro-capite 2007 16.548 €	Italia: -3,6% sul 2007 per edilizia residenziale, -13,2% per non residenziale	Sole 24 Ore 26-11-08: fonte Associazione Costruttori Edili Napoli + ANCE
rateizzazione delle imposte	Campania 24.371 (13,2% primato nazionale)	Italia 184.669 rateazioni 2008	Sole 24 Ore 22-01-09: fonte Equitalia SpA
consumi energetici	Sud - 6,2%	Italia - 8,5% (mai registrata una caduta simile, escluse le due guerre mondiali)	Sole 24 Ore 12-02-09
infrastrutture (ferrovie, porti, aeroporti, energia, banche, telefonia, telematica)	Napoli: 103%, per ferrovie 126,6%	Italia: 100%	Aiscat - II° rapporto Capitalismo delle Reti - Novembre 2008
infrastrutture 2007	Napoli 11° posto (Salerno 56°)	Italia 103 province	Sole 24 Ore 29-12-08: Istituto Tagliacarne
PIL 2009 e produzione industriale		Italia: Confindustria prevede PIL a oltre -2,5% (produzione 2008 -4,3% di cui tessile -1,8%, mezzi trasporto -7%)	Sole 24 Ore 11-02-09
PIL 2009 e disoccupazione 2010		Italia: PIL 2009 a -2%, disoccupazione 2010 a 8,7% (Germania PIL 2009 a -2,3%, UK a -2,8%)	Sole 24 Ore 20-01-09
PIL		Italia: PIL 2008 -0,6%, 2009 -2,0%, 2010 +0,5% ("ma potrebbe andare peggio se prendessero corpo i rischi di un ulteriore indebolimento dell'economia mondiale"). All'origine della contrazione vi è la caduta di esportazioni e investimenti (il principale mercato di sbocco delle merci italiane è la Germania; gli investimenti potrebbero scendere di oltre il 7%, anche a causa del minore accesso al credito)	Sole 24 Ore 16-01-09: dati Bankitalia
PIL 2008 (2009)		Italia - 0,9% (- 3%)	Sole 24 Ore 14-02-09
produzione ind.le 2008 / 2007		Italia - 4,3% la flessione più forte dal dopoguerra, con pericolo di una strutturale riduzione della capacità di creare ricchezza (produrrà anche un forte incremento della disoccupazione)	Sole 24 Ore 14-02-09
turismo in calo 2009		Italia - 1,5 / 2,5% per tutto l'anno (Germania e UK, i più importanti paesi di provenienza dei turisti in Italia, sono anche i più colpiti dalla crisi)	Sole 24 Ore 13-02-09: stime Touring Club Italiano
turismo in calo (vale il 9,7% del PIL)		Italia: quota mondiale 4,9% nel 2006, 4,4% nel 2010 (-10,2%), 3,1% nel 2020 (-29,5%). TCI prevede un calo annuo del 1,5-2,5%	Sole 24 Ore 17-02-09