

Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Emilia-Romagna

Le opere indifferibili per il sistema
economico emiliano-romagnolo

20 luglio 2022



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020

- | **Premessa** 03
- | **Obiettivi** 04
- | **Il contesto di riferimento** 05
- | **Le priorità infrastrutturali della Emilia-Romagna** 15
- | **Infrastrutturazione BUL e 5G** 52
- | **Conclusioni** 62

Il presente documento, promosso da Unioncamere Emilia-Romagna e redatto da Uniontrasporti scarl, ha lo scopo di sintetizzare le **opere infrastrutturali indicate dal mondo associativo e imprenditoriale emiliano-romagnolo** su cui occorre intervenire con urgenza per aiutare l'intero sistema economico regionale a superare la crisi innescata dalla pandemia e a recuperare in competitività, soprattutto rispetto ai mercati internazionali. E' ormai diventato improrogabile dotare il territorio emiliano-romagnolo di un sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - capillare, interconnesso e compatibile con l'ambiente, e recuperare il gap di performance rispetto agli altri Paesi europei.

Il **contesto di lavoro è piuttosto ampio**. Nell'ambito del Programma a valenza regionale del Fondo di Perequazione 2019-2020 dedicato alle Infrastrutture e promosso da Unioncamere italiana, il sistema camerale dell'Emilia-Romagna ha inteso rafforzare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale, mediante una serie di azioni che vanno da momenti di confronto e concertazione all'individuazione delle opere strategiche per le proprie imprese, dallo sviluppo di iniziative progettuali specifiche rispondenti alle esigenze del mondo imprenditoriale emiliano-romagnolo alla sensibilizzazione delle PMI sui temi della BUL, del 5G e del digitale a favore di una crescita della cultura digitale.

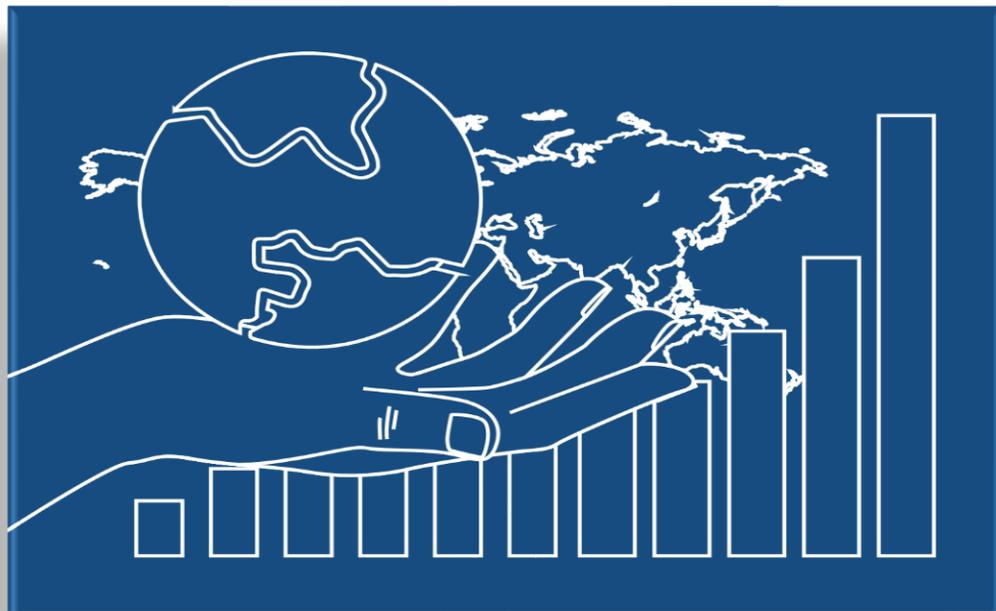
Il punto di partenza è la consapevolezza che un **sistema infrastrutturale competitivo e sicuro**, assieme ad una mobilità dei passeggeri e delle merci efficiente e fluida, sia un elemento prioritario per lo sviluppo economico dei territori e per la competitività delle imprese. Le dinamiche dei mercati - sia globali che locali - impongono una visione strategica sui principali sistemi infrastrutturali, orientata a sfruttare la vantaggiosa posizione geografica del nostro Paese, potenziandone la dotazione e l'accessibilità delle infrastrutture, al fine di rendere veloce e funzionale il transito delle merci, delle persone e delle informazioni.

Il Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Emilia-Romagna vuole essere uno **strumento di proposta** per far giungere agli enti di governo centrali e locali le richieste del sistema produttivo regionale circa le opere indifferibili e necessarie per competere al meglio sui mercati nazionali e internazionali, grazie a una rete infrastrutturale completa ed estesa, a una logistica efficiente e a una connettività digitale performante, in grado di cogliere le opportunità dei cambiamenti del contesto socio-economico globale.

In questa prospettiva, il sistema camerale dell'Emilia-Romagna intende svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo della infrastrutturazione del territorio.

A partire dal punto di vista delle imprese, mediante una **vision regionale** si giunge a definire un elenco delle opere irrinunciabili per il sistema economico quale importante contributo per migliorare la strategia sulle infrastrutture e aumentare il livello di servizio fornito a residenti, turisti e merci. Alcuni territori avevano già lavorato sulle priorità infrastrutturali, ma per il sistema camerale è stato importante fare questo ulteriore passo in avanti, a supporto dei decisori locali, facendo sintesi rispetto alle esigenze espresse dai vari territori.

Nel Libro Bianco, a beneficio dei policy maker locali e nazionali, si dà evidenza delle opere rilevanti per il territorio rispetto alla programmazione già predisposta, in quanto risolutive di criticità puntuali o di macro obiettivi da raggiungere, ma andando ad integrare quanto già programmato, con suggerimenti e proposte che giungono dalle imprese che quotidianamente vivono il sistema infrastrutturale emiliano-romagnolo.



Il contesto di riferimento

Quadro economico

Commercio estero

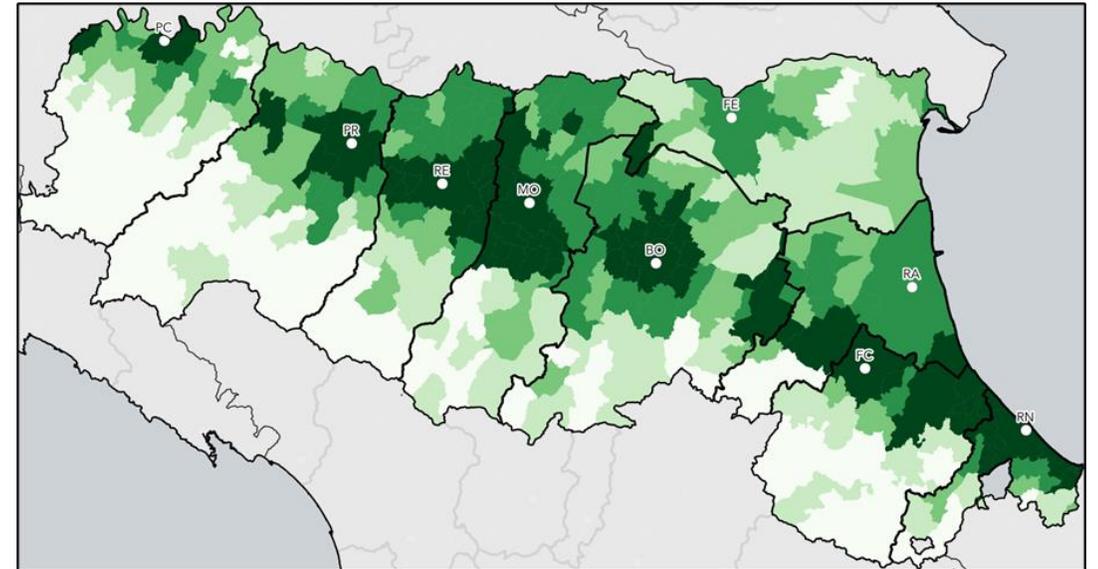
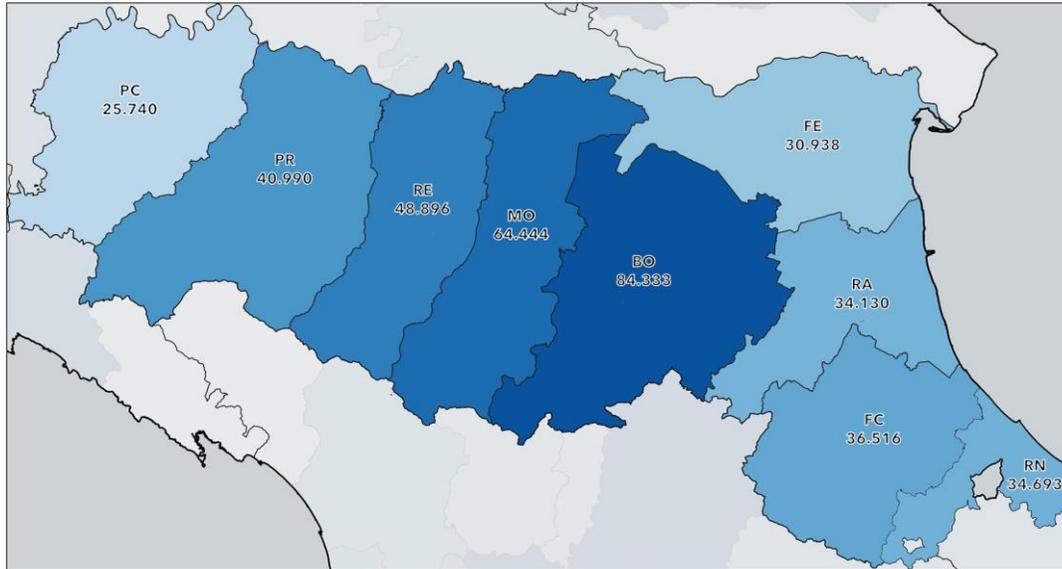
Specializzazioni economiche

Offerta infrastrutturale

Performance infrastrutturale

L'Emilia-Romagna nella rete Ten-T

Fino al periodo pre-covid, l'Emilia-Romagna è stata la regione con il più alto livello di crescita in Italia grazie alla presenza di un sistema produttivo fortemente orientato alle esportazioni.



Per effetto della pandemia nel 2020 il PIL si è fermato a 149,6 miliardi di euro con una perdita dell'8,1% rispetto al 2019, in linea con il dato italiano. Le esportazioni contribuiscono a circa il 40% del PIL.

A causa del perdurare della crisi nel 2021, le imprese attive hanno registrato un saldo negativo, seppure minimo, pari a -0,09%: infatti a fronte di una crescita delle iscrizioni dello 0,87% le cessazioni sono aumentate dello 0,95%.

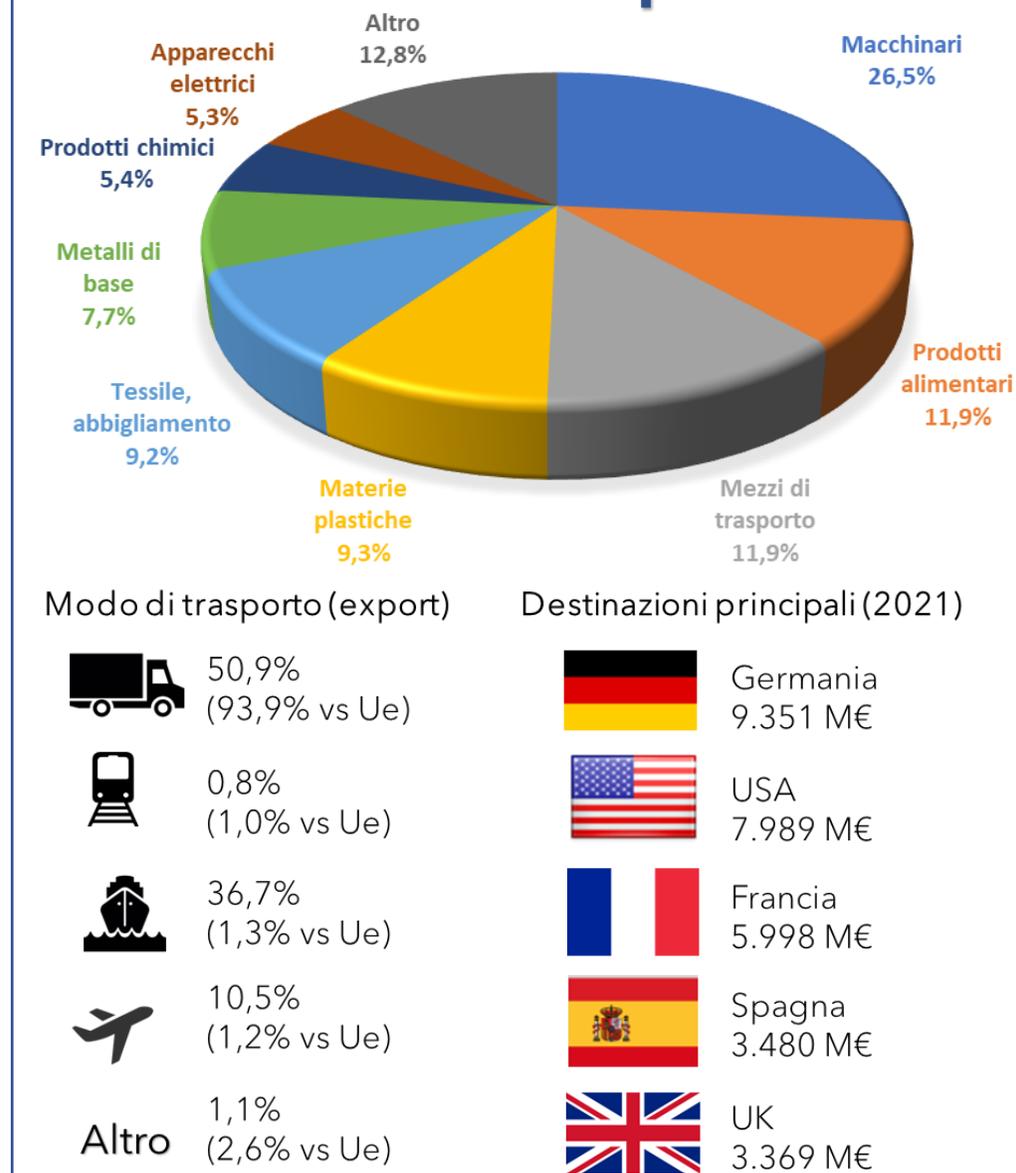
La ripartizione degli addetti tra i settori evidenzia la grande varietà della produzione regionale, con una prevalenza dell'industria specializzata, all'interno della quale rientrano la componentistica e i mezzi di trasporto che sono un'eccellenza locale.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Registro Imprese, 2021

- Nel 2021 il commercio estero dell'Emilia-Romagna ha raggiunto un valore di 114,9 miliardi di euro, pari al 40% del commercio estero totale del Nord Est. Rispetto al 2020 la crescita è stata del 20%. Il saldo commerciale è positivo per circa 30 miliardi.
- L'Ue rappresenta il 27% dell'interscambio con l'estero dell'Emilia-Romagna, con la Germania in testa, mentre nell'area extra-Ue il primo partner commerciale sono gli USA.
- Le **esportazioni** hanno superato i 72 miliardi di euro, pari al **14% del totale italiano**. La quasi totalità dei prodotti esportati (97%) deriva dall'industria manifatturiera, con una **forte diversificazione tra i diversi settori**. I **macchinari** con il 26,5% sono la prima voce merceologica delle esportazioni, seguiti dai **prodotti alimentari** e dai **mezzi di trasporto** con l'11,9% ciascuno. Le **importazioni** hanno totalizzato 42,4 miliardi. Al primo posto troviamo i **metalli** con il 13,5%, seguiti dai **macchinari** (12,6%) e dai **prodotti alimentari** (12,1%).
- **Bologna** con 27 miliardi e **Modena** con 21 sono le province che nel 2021 hanno realizzato il maggior valore del commercio estero.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat anno, 2021

Focus sull'export

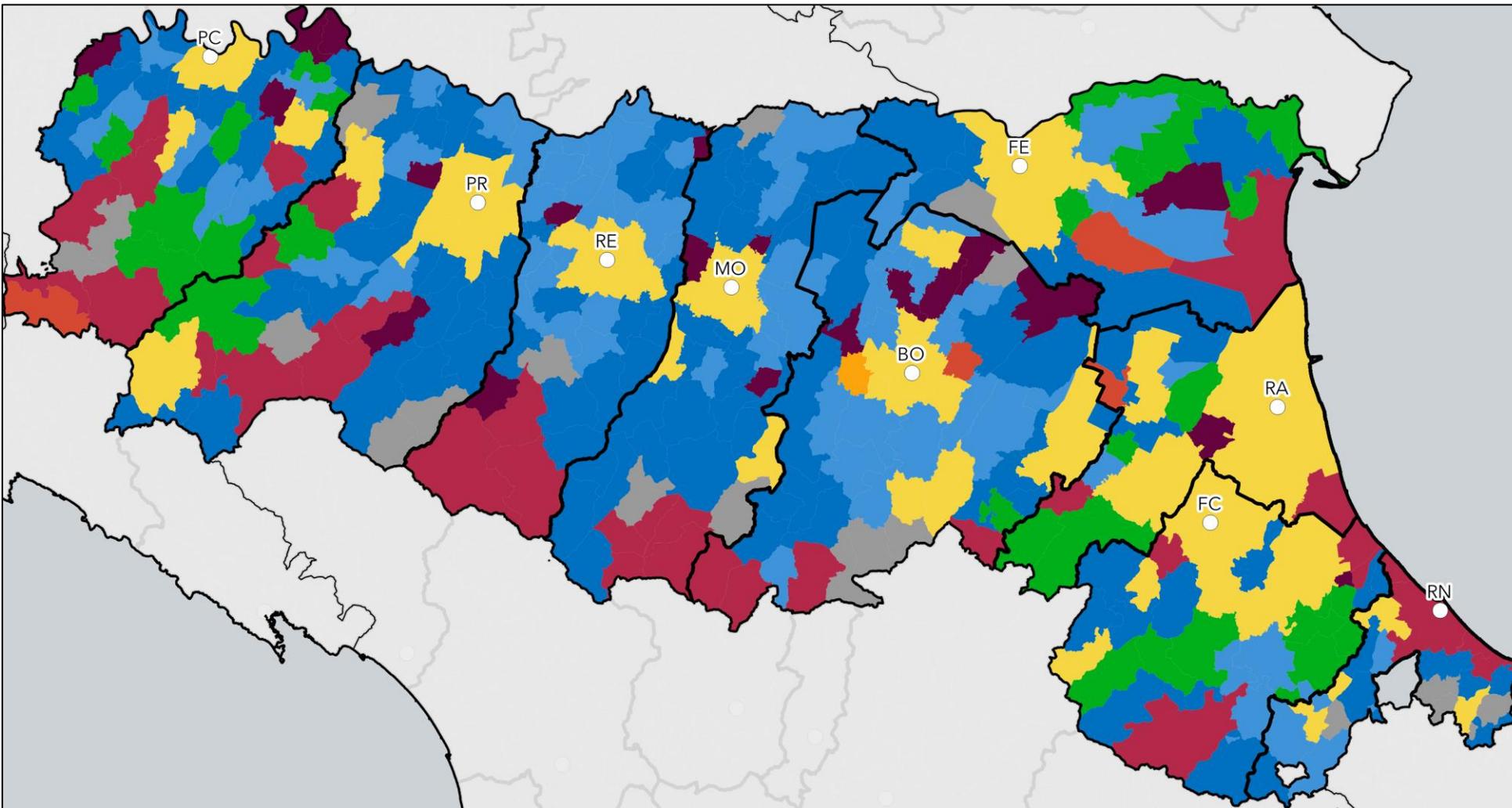


Indice di specializzazione e settori produttivi prevalenti rispetto al numero degli addetti

MACRO SETTORE	PESO	BO	FE	FC	MO	PR	PC	RA	RE	RN	EMILIA - ROMAGNA
AGRICOLTURA	4,6%	0,6	2,7	2,0	0,7	0,7	1,1	1,8	0,7	0,6	0,9
INDUSTRIA TRADIZIONALE	14,5%	0,7	0,8	1,3	1,3	1,3	0,9	0,8	1,3	0,6	0,9
INDUSTRIA SPECIALIZZATA	13,0%	1,1	0,8	0,7	1,3	1,0	0,9	0,7	1,4	0,5	1,1
COSTRUZIONI	7,9%	0,9	0,9	1,3	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE	12,2%	1,2	0,7	1,0	1,0	0,9	1,6	0,9	0,8	0,9	1,0
SERVIZI DI ACCOGLIENZA	13,7%	0,9	1,1	1,1	0,8	0,8	0,9	1,4	0,7	2,2	1,0
COMMERCIO AL DETTAGLIO	8,6%	1,1	1,3	0,9	0,9	0,9	1,0	1,1	0,8	1,3	1,0
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE	3,1%	1,2	0,9	0,4	1,1	1,2	0,8	0,8	1,0	0,9	1,1
ATTIVITÀ AMBIENTALI	1,5%	1,6	1,3	0,9	0,7	0,9	1,0	0,8	0,6	0,6	1,0
ALTRI SERVIZI	21%	1,2	0,9	0,8	0,9	1,1	0,9	1,0	1,0	0,9	1,0
TOTALE	100%	24,1%	6,2%	7,8%	16,9%	10,5%	6,2%	8,5%	12,1%	7,7%	100%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, 2021

Macrosettore prevalente per comune (numero di addetti 2021)



AGRICOLTURA
INDUSTRIA TRADIZIONALE
INDUSTRIA SPECIALIZZATA
COSTRUZIONI
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE
SERVIZI DI ACCOGLIENZA
COMMERCIO AL DETTAGLIO
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE
ATTIVITÀ AMBIENTALI
ALTRI SERVIZI

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview 2021

La struttura “portante” della rete infrastrutturale regionale si basa su:

- **10.907 km di rete stradale**, di cui il 6% sono di categoria autostradale e il 18% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas.
- **1.319 km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 94% elettrificata (80% a 3kV CC e 14% a 25kV CC) e il 60% a doppio binario.
- **4 aeroporti**: **Bologna** (4 milioni di passeggeri nel 2021, 42 mila movimenti e 50 mila tonnellate di merci), inserito nel Core Network, *Forlì, Parma e Rimini - San Marino*.
- **1 porto**: **Ravenna**, unico porto commerciale dell’Emilia Romagna e tra i principali scali del mare Adriatico per traffico merci (27,1 milioni di tonnellate nel 2021), inserito nel Core Network europeo. Dal 31 agosto 2016 è amministrato dall’AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale.
- **2 terminal intermodali**: **Interporto di Bologna** (1.550 coppie treni/anno, inserito nel Core Network europeo), *Interporto di Parma* (1.350 coppie treni/anno, inserito nel Comprehensive Network europeo).



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

L'indicatore delle performance infrastrutturali, elaborato da Uniontrasporti nel 2020, fornisce indicazioni di sintesi sul posizionamento del sistema infrastrutturale provinciale rispetto al più ampio contesto nazionale.

L'indicatore è calcolato - per ognuna delle cinque tipologie di infrastrutture, stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e logistica (interporti) - attraverso una **combinazione di dati quantitativi e qualitativi** che tiene conto non solo della territorialità dell'infrastruttura ma anche della sua capacità di attrazione rispetto ai territori limitrofi.

INDICATORE DI SINTESI		
# Emilia - Romagna	PROV	# Italia
1°	BO	3°
2°	MO	19°
3°	FE	20°
4°	PC	28°
5°	RE	30°
6°	RA	31°
7°	FC	37°
8°	PR	39°
9°	RN	40°

Per ogni provincia, i cinque indicatori così calcolati, sono poi aggregati per arrivare all'elaborazione dell'indicatore di sintesi di performance infrastrutturale provinciale.

Analizzando l'indicatore di sintesi, emerge come l'Emilia-Romagna vanta una posizione strategica, al centro delle principali vie di comunicazione nazionali ed internazionali.

La **provincia più performante è Bologna** (al 1° posto in regione e al 3° in Italia), seguita ad ampia distanza da Modena (al 19° posto in Italia) e Ferrara (20°).

Tutte le provincie emiliano-romagnole sono comunque nelle prime 40 posizioni a livello Italia (su 105 province italiane).

Contestualizzando l'analisi rispetto alle singole tipologie di infrastrutture presenti sul territorio risulta che:

						INDICE DI SINTESI						
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE		
1°	BO (5°)		BO (3°)		RA (19°)		PC (8°)		BO (4°)		BO (3°)	
2°	PC (23°)		RE (15°)		FE (38°)		BO (26°)		MO (5°)		MO (19°)	
3°	MO (28°)		MO (17°)		FC (42°)		FE (29°)		FE (7°)		FE (20°)	
4°	RE (30°)		PR (30°)		RN (45°)		PR (33°)		RE (10°)		PC (28°)	
5°	FC (31°)		PC (34°)		BO (53°)		RN (37°)		PR (15°)		RE (30°)	
6°	RA (32°)		FC (38°)		RE (77°)		FC (39°)		PC (18°)		RA (31°)	
7°	PR (41°)		RN (39°)		PC (78°)		MO (40°)		RA (35°)		FC (37°)	
8°	FE (56°)		RA (42°)		MO (80°)		RA (45°)		RN (46°)		PR (39°)	
9°	RN (62°)		FE (55°)		PR (81°)		RE (47°)		FC (49°)		RN (40°)	

Infrastrutture stradali: la **provincia di Bologna** è quella con la **migliore performance a livello regionale** e rientra nella **Top 10 nazionale** (1° posto in regione, 5° in Italia) soprattutto grazie a un contesto favorevole (numerosità di accessi autostradali, presenza di assi del Core Network, bassa incidenza di aree montane) e alla funzionalità della rete stradale (in termini di veicoli circolanti e performance autostradali), meno in termini di dotazione (consistenza di rete stradale rispetto al territorio), dove primeggia la provincia di Forlì-Cesena, e in termini di strategia (investimenti previsti in opere strategiche), dove primeggia la provincia di Piacenza.

Infrastrutture ferroviarie: la **provincia di Bologna occupa la 1ª posizione in Emilia-Romagna** (seguita a distanza dalle province di Reggio Emilia e Modena) e la **3ª in Italia** (preceduta dalle province di Milano e Roma). I suoi punti di forza si riscontrano, in particolare, nel contesto (numerosità e prestazioni delle stazioni presenti sul territorio, unica provincia in regione ad avere 2 stazioni *Platinum*, presenza di linee AV, attraversamento di assi del Core Network) e nella funzionalità (n° treni in arrivo/partenza dal capoluogo, massa assiale, pendenza delle linee, sistemi tecnologici di controllo, comando e segnalamento, posteggio bici, ecc.). **All'ultimo posto si colloca la provincia di Ferrara:** penalizzata oltre che dal contesto (limitata presenza di stazioni, quasi tutte di categoria *Bronze*, e assenza di linee AV), anche da scarse prestazioni dotazionali (bassa consistenza di linee ferroviarie rispetto al territorio, solo il 35% a doppio binario) e strategiche (non si evidenziano investimenti di rilievo).

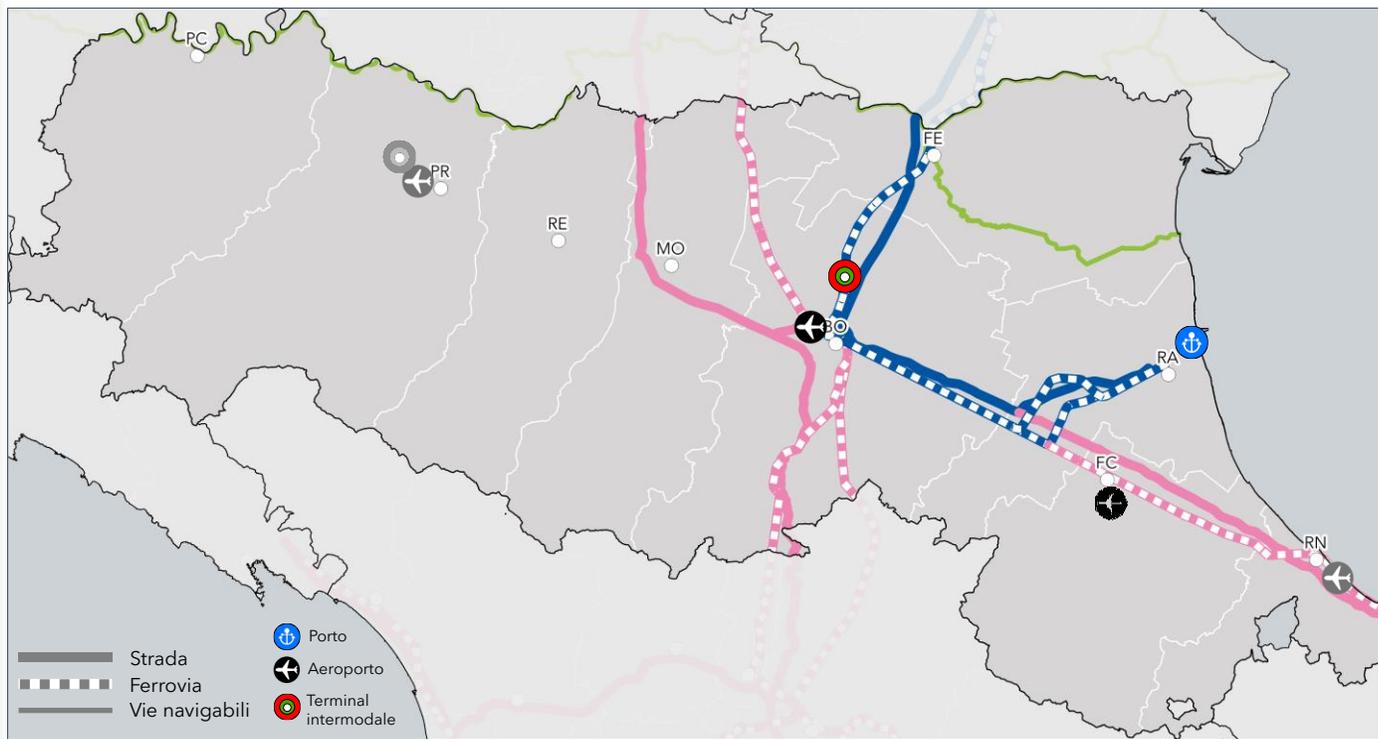
Infrastrutture portuali: la provincia di **Ravenna** occupa il **1° posto in Emilia-Romagna** (il 19° in Italia), grazie al suo porto, unico scalo commerciale dell'Emilia-Romagna, inserito nel Core Network europeo (Corridoio Baltico-Adriatico e Corridoio Mediterraneo). Tuttavia, a livello regionale, si evidenziano possibili margini di miglioramento in termini di connettività tra porto e hinterland: solo 4 province (Ravenna, Forlì-Cesena, Bologna e Rimini) beneficiano dell'effetto gravitazione del porto regionale, mentre 2 province (Rimini e Ferrara) ricadono nel bacino di 2 porti extra-regione (rispettivamente quello del porto di Ancona e quello del porto di Venezia).

Infrastrutture aeroportuali: **la provincia di Piacenza occupa la 1ª posizione in Emilia-Romagna** (seguita a distanza dalla provincia di Bologna) e **l'8ª in Italia**. In questo caso è evidente l'effetto gravitazione dei nodi localizzati nelle province vicine. Infatti, la provincia di Piacenza beneficia della vicinanza a 6 aeroporti (in ordine di vicinanza, Milano Linate, Parma, Brescia, Bergamo Orio al Serio, Milano Malpensa, Verona Villafranca), mentre Bologna ha 4 aeroporti * (Bologna, Parma, Rimini e Firenze). La **provincia meno performante è Reggio Emilia** (ultima a livello regionale e 47ª in Italia), che comunque rientra nel bacino di utenza di 3 aeroporti (Parma, Bologna e Verona).

Infrastrutture logistiche: 4 province su 9 ricadono nella Top10 nazionale (Bologna, Modena, Ferrara e Reggio Emilia), grazie alla presenza dei nodi di Bologna e Parma, ma anche alla vicinanza a quelli di Rovigo, Verona e Prato. La provincia di **Bologna**, occupa il **1° posto nella classifica regionale** e il **4° in quella nazionale**, soprattutto grazie a un contesto molto favorevole, 5 interporti raggiungibili in 90 minuti dal capoluogo provinciale, di cui 4 appartenenti al Core Network (Bologna, Prato, Padova e Parma), ma anche a una buona dotazione (disponibilità di superfici, area logistica e intermodale, binari, dotazione tecnologica) e funzionalità (lunghezza massima del treno ricevibile, n° operatori, integrazione modale, posizionamento europeo).

Nota *: al momento dell'analisi l'aeroporto di Forlì risultava chiuso

L'Emilia-Romagna è attraversata da 3 dei corridoi TEN-T che interessano l'Italia: il **corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, che attraversa l'Italia in direzione nord-sud dal Brennero fino alla Sicilia; il **corridoio Baltico-Adriatico** che tocca i porti dell'Alto Adriatico; il **corridoio Mediterraneo** per le infrastrutture della navigazione interna.



Nota: in evidenza (a colori) i nodi Core, in tonalità grigia i nodi secondari

Principali gap da recuperare entro il 2030

- Sezioni ferroviarie non conformi a una **velocità di linea** di almeno 100 km/h.
- Limitazione della **lunghezza dei treni** (inferiore a 740 m) sulla rete ferroviaria e di accesso ai terminal intermodali.
- Inconformità del **sistema di segnalamento ERTMS** su diverse tratte ferroviarie.
- Necessità di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e stradali di **connessione tra porto e hinterland** (potenziamento del terminal Ro-Ro e del collegamento ferroviario al porto di Ravenna).
- Necessari ulteriori investimenti per diversificare l'offerta di carburanti puliti e **favorire la decarbonizzazione** per tutte le modalità di trasporto.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea e Piano Commerciale RFI - Ediz. febbraio 2021



Le priorità infrastrutturali dell'Emilia-Romagna

Approccio metodologico

Quadro degli interventi programmati a livello nazionale

Macro obiettivi

Selezione delle priorità

Schede di dettaglio delle opere di Priorità 1

Tematiche complementari

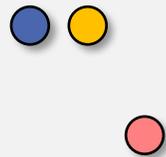
- A partire dallo stato attuale delle opere infrastrutturali presenti sul territorio e dalla programmazione esistente di livello nazionale per l'Emilia-Romagna, attraverso l'**attività di concertazione con il territorio**, è stata delineata **una lista di opere prioritarie per il sistema imprenditoriale emiliano-romagnolo**.
- Il **Libro Bianco dell'Emilia-Romagna** tiene conto di una «**vision regionale**», da cui l'esigenza di contemplare **un numero limitato di opere** su cui il sistema camerale e quello associativo possono fare leva nei tavoli istituzionali.
- L'attività di **selezione delle priorità infrastrutturali** è avvenuta tenendo in considerazione alcuni criteri oggettivi minimi di priorità, a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dal sentiment del territorio.
 - Tra i **criteri oggettivi minimi di priorità** considerati si annoverano: scopo e rilevanza territoriale dell'opera (locale/provinciale/regionale/nazionale/internazionale); orizzonte temporale di azione (breve/medio/lungo periodo); stato progettuale (nuova proposta/progetto esistente, ma fermo/progetto esistente con iter avviato, ma da monitorare); eventuali criticità (tecniche/finanziarie/politiche); esigenze di trasporto cui assolverebbe l'opera ed eventuali risvolti di un mancato avanzamento o completamento.
- Individuazione di **macro obiettivi** che il territorio regionale vuole raggiungere e raggruppamento delle priorità/esigenze secondo gli stessi,
- Sono stati individuati **3 livelli di priorità**:
 - **Livello 1** di rilevanza almeno regionale e possibilità di azione nel breve periodo;
 - **Livello 2** di rilevanza almeno provinciale e possibilità di azione del medio periodo;
 - **Livello 3** di rilevanza locale e/o con possibilità di azione del lungo periodo;
 concentrando poi l'analisi di dettaglio (con redazione di **schede specifiche**) solo sulle opere con Priorità di livello 1, di maggiore rilevanza a livello regionale.
- Indicazioni di **Temi Complementari**, che si aggiungono alla richiesta del territorio rispetto alla infrastrutturazione fisica del territorio, riguardanti aspetti di governance, di pianificazione, di procedure, di servizi.

Il primo passo è stato la costruzione del **quadro degli interventi programmati** che rappresenta una fotografia dei principali interventi di interesse per il territorio emiliano-romagnolo che beneficiano di investimenti pubblici coordinati a livello nazionale. Oltre a riportare alcune informazioni descrittive dell'intervento (stato progettuale, costo, risorse finanziarie disponibili e anno di fine lavori previsto), nella colonna «nota», della tabella di sintesi, vengono messi in evidenza 3 aspetti:

- Le opere da «**MONITORARE**»: sebbene le opere già programmate a livello nazionale possano essere date per certe, è anche vero che alcune di esse necessitano di maggiore attenzione, di una «spinta» ulteriore da parte del territorio (come emerso nei tavoli di concertazione), perché presentano elementi di criticità di tipo politico/finanziario/tecnico che si traducono in incertezza sui tempi di realizzazione, oppure perché necessitano di maggiori approfondimenti sulla reale funzionalità una volta che i lavori saranno completati (per es. il futuro programma di esercizio di una linea ferroviaria);
- Le opere nel paniere di risorse del «**PNRR**», ovvero le opere attenzionate nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
- Le opere con «**COMMISSARIO**», cioè le opere alle quali è stato assegnato un commissario per accelerarne l'iter progettuale e/o realizzativo.

Tra le principali fonti consultate per la realizzazione del quadro di sintesi (di seguito riportato) si evidenziano:

- Sistema **SILOS** (sistema informativo che censisce le opere strategiche e prioritarie che nel corso degli anni sono state inserite nei documenti di programmazione, a partire dalla Legge Obiettivo del 2001) curato dall'ufficio studi della Camera dei Deputati e aggiornato annualmente ([l'ultimo aggiornamento disponibile risale al 31/12/2020](#));
- **Contratti di Programma** tra gestori della rete, ferroviaria e stradale, e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (CdP RFI e CdP Anas);
- **PNRR** - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
- DPCM 16 aprile 2021, 5 agosto 2021, 23 febbraio 2022, 24 febbraio 2022 **Opere Commissariate**;
- **DEF Infrastrutture 2022**.

 OPERE FERROVIARIE	STATO PROGETTUALE	COSTO (mio €)	RISORSE DISPONIBILI	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
Potenziamento linea Pontremolese: fase 1 e fase 2 Valori in fase di aggiornamento <i>Fase 1: Raddoppio Parma-Vicofertile</i> <i>Fase 2: Raddoppio Vicofertile-Fornovo (Osteriazza) e Berceto-Chiesaccia</i>	<i>Progett. definitiva</i> <i>Progett. preliminare</i>	2.304 247,1 2.056,9	45% 39% 0%	oltre 2026	RFI SpA	
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia-Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^ fase <i>(Upgrading linea Milano-Bologna-DTP Bologna; DTP BO-upgrading linee merci; Upgrading prestazionale corridoio linea adriatica-ionica)</i>	Lavori in corso / Progettazione definitiva	117	100%	oltre 2021	RFI SpA	
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamente adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)	Lavori in corso / Progettazione preliminare	496	34%	oltre 2021/ oltre 2026	RFI SpA	
Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	n.d.	351	100%	2022	RFI SpA	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



Monitorare



PNRR



Commissario

 OPERE FERROVIARIE	STATO PROGETTUALE	COSTO (mio €)	RISORSE DISPONIBILI	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
Potenziamento linea Castel Bolognese - Ravenna	Lavori in corso	8	100%	2024	RFI	
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini Nord-Est <i>Efficientamento itinerari Rimini-Ravenna</i>	Lavori in corso	15	n.d.	2024	RFI	
Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN_T Scandinavia Mediterraneo porti Tirreno) <i>Potenziamento tecnol. Bologna-Piacenza (fase 1 e 3)</i>	Lavori in corso / n.d.	15	n.d.	Fase 1: 2023 Fase 3: oltre 2024	RFI	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



Monitorare



PNRR



Commissario

 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mio €)	RISORSE DISPONIBILI	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
Bretella di Castelvetro piacentino porto di Cremona (Autostrada A21 Torino-Brescia)	Progettazione definitiva	250	100%	n.d.	ANAS SpA	
Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e opere connesse (Autostrada del Brennero A22)	Esecutore individuato	422	100%	n.d.	MIT -Direzione Generale di Vigilanza Concessioni Autostradali	
Itinerario Autostradale Medio Padano (Ti-Bre) Raccordo autostradale della Cisa A15 - Autostrada del Brennero A22 Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR) 1° lotto: Parma-Terre Verdiane	n.d. Lavori in corso	1.732 424	83% 100%	n.d. 2021	SALT SpA	
Itinerario Autostradale Medio Padano - Nuova Autostrada regionale Cispadana	Esecutore individuato	1.308	100%	oltre 2026	Regione Emilia-Romagna	
Superstrada Ferrara Mare - raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi	Gara aggiudicata	n.d.	n.d.	n.d.	ANAS SpA	
Ammodernamento SS 12 Abetone e Brennero - Emilia Romagna <i>SS 12 - Variante in prossimità dell'abitato di Mirandola dal km 217+000 ed il km 218+600: 2° Lotto - 1° stralcio</i>	Progettazione preliminare	10	100%	n.d.	ANAS SpA	



Monitorare



PNRR



Commissario

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mio €)	RISORSE DISPONIBILI	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
Nodo di Rastignano - 2° Lotto Completamento della variante alla SP 65 della Futa mediante realizzazione della cosiddetta asta principale variante di Rastignano tratto svincolo di Rastignano - Ponte delle Oche	Progettazione definitiva	31	100%	2024	Città Metrop. di Bologna	
Strada Statale 45 Val Trebbia Ammodernamento del tratto Rio Cernusca - Rivergaro e realizzazione del nuovo ponte in comune di corte Brugnatella (PC)	Lavori in corso / Progettazione preliminare	149	51%	2021 / n.d.	ANAS SpA	
Strada Statale 64 Porrettana Nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno (parte stradale) - Stralcio Nord e Stralcio Sud	Publicato bando gara per realizzazione / Progettazione preliminare	210	74%	n.d.	ANAS SpA	
Itinerario Civitavecchia-Orte-Mestre - Tratta E45-E55 Orte-Mestre: completamento itinerario europeo E45-E55 riqualificazione E45 tratto Orte Ravenna e riqualificazione E55 Nuova Romea	Lavori in corso	1.581	100%		ANAS SpA	
Strada Statale 67 Tosco-Romagnola	Progettazione preliminare	130	58%	n.d.	ANAS SpA	



Monitorare



PNRR



Commissario

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mio €)	RISORSE DISPONIBILI	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
Strada Statale 16 Adriatica Ammodernamento SS16 - Tratto Rimini nord-Misano Adriatico	Progettazione definitiva	173	0%	n.d.	ANAS SpA	
Strada Statale 16 Adriatica Potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna - Soluzione A evoluta	Progettazione definitiva	595	100%	n.d.	Autostrade per l'Italia SpA	
Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nella tratta Bologna - Ferrara sud	Progettazione definitiva	440	100%	n.d.	Autostrade per l'Italia SpA	
Ampliamento alla quarta corsia autostrada A14 nella tratta nuovo svincolo di Ponte Rizzoli - Diramazione per Ravenna	Publicato bando gara per realizzazione	393	100%	n.d.	Autostrade per l'Italia SpA	
SS 19 - Via Emilia Tangenziale Nord di Reggio Emilia (tratto San Prospero Strinati-Corte Tegge - 1° e 2° stralcio)	Progettazione esecutiva	191	100%	n.d.	ANAS SpA	
SS 19 - Via Emilia Variante di Castel Bolognese	Progettazione esecutiva	62	100%	n.d.	ANAS SpA	
SS 727 bis Tangenziale di Forlì Sistema tangenziale di Forlì: collegamento viario tangenziale Est lotto 3°	Progettazione esecutiva	103	100%	n.d.	ANAS SpA	



Monitorare



PNRR



Commissario

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 SISTEMI URBANI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mio €)	RISORSE DISPONIBILI	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
<p>Servizio ferroviario metropolitano RFI: Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna</p> <p>Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interrimento linea Porrettana (stralcio ferroviario)</p> <p>Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna</p>	<p>Progettazione preliminare</p> <p>Progettazione definitiva</p>	<p>389</p> <p>114</p> <p>275</p>	<p>24%</p> <p>4%</p> <p>33%</p>	n.d.	RFI SpA	
<p>Programma città metropolitana di Bologna</p> <p>SFM metropolitano - Progetto Integrato della Mobilità Bolognese per il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano e della filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano</p> <p>Prima linea tranviaria di Bologna (Linea Rossa)</p>	<p>Proget. definitiva</p> <p>Proget. Preliminare</p>	<p>767</p> <p>256</p> <p>511</p>	<p>100%</p> <p>100%</p> <p>100%</p>	n.d.	Comune di Bologna	
<p>Costa romagnola metropolitana: sistema di trasporto a guida vincolata nell'area metropolitana della costa romagnola (Ravenna, Rimini, Cattolica)</p> <p>Tratta Rimini Fs-Rimini Fiera</p> <p>Tratta Riccione Fs-Cattolica</p>	<p>Proget. preliminare</p> <p>Proget. preliminare</p>				Agenzia Mobilità Provincia di Rimini	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



Monitorare



PNRR



Commissario

 SISTEMI URBANI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mio €)	RISORSE DISPONIBILI	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
Programma Grandi Stazioni <i>Appalto Lotto Centro - Adeguamento funzionale e infrastrutture complementari alle stazioni di Bologna Centrale, Firenze S.M.N.</i>	Lavori in corso	57	100%	2020	Grandi Stazioni SpA	

 OPERE AEROPORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mln €)	RISORSE DISPONIBILI	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
Sviluppo del cargo aereo - Bologna	Proget. prelimin.	63	100%	n.d.	Aeroporto G. Marconi di Bologna SpA	
Sviluppo della capacità air side degli aeroporti attuali - Aeroporto di Bologna Borgo Panigale	Proget. prelimin.	50	100%	n.d.	Aeroporto G. Marconi di Bologna SpA	

 **Monitorare**

 **PNRR**

 **Commissario**

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE PORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mio €)	RISORSE DISPONIBILI	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
Porto di Ravenna		438	79%			
<u>Programma porti e interporti</u> Infrastrutture ferroviarie retroportuali 1^ fase;	Lavori in corso	24	100%	oltre 2021	RFI	
Infrastrutture ferroviarie retroportuali completamento - interventi funzionali al potenziamento della relazione ferroviaria Ravenna-Poggio Rusco;	Proget. Preliminare	46	3%	oltre 2021		
<u>Realizzazione approfondimento fondali e sistemazione banchine</u> Hub portuale di Ravenna - Fase I - 1° e 2° stralcio;	Opere esecut. indiv.	269	93%	2027	AdSP Mare Adriatico Centro-Settentr.	
Hub portuale di Ravenna - Fase II - 3° stralcio;	Proget. esecutiva	86	47%	n.d.		
<u>Approfondimento del canale Piombone 1° lotto sistemazione funzionale del canale Piombone in prima attuazione al P.R.P - 2° lotto risanamento della Pialassa Piombone e separazione fisica delle zone vallive dalla zona portuale mediante arginatura artificiale;</u>	Lavori in corso	29	100%	oltre 2021	AdSP Mare Adriatico Centro-Settentr	
<u>Ristrutturazione della banchina c.d. Marcegaglia</u>	Proget. Preliminare	13	100%	n.d.	AdSP Mare Adriatico Centro-Settentr	

 **Monitorare**

 **PNRR**

 **Commissario**

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Le indicazioni emerse dai tavoli di confronto per lo sviluppo organizzati dal Sistema Camerale dell'Emilia-Romagna possono essere raggruppate secondo i seguenti **macro obiettivi**:

MO 1: ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI AL PORTO DI RAVENNA

in relazione ai piani previsti per lo sviluppo commerciale e turistico dello scalo ravennate, per quanto riguarda sia i collegamenti di ultimo miglio, sia quelli verso le aree più vicine (ferrarese, imolese, forlivese e riminese) e in generale dei poli logistici previsti dalla ZLS;

MO 2: POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI CON I PORTI LIGURI

in particolare da/verso il porto di La Spezia, punto di riferimento per i traffici destinati/provenienti dal sistema produttivo dell'asse della Via Emilia, con il nodo strategico dell'Interporto di Parma;

MO 3: MAGGIORE ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE LOCALITÀ COSTIERE

al fine di rendere l'area più turistica della regione maggiormente accessibile, con collegamenti efficienti mediante modalità smart & green;

MO 4: RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE IN DIREZIONE NORD-SUD E EST-OVEST

potenziando le principali direttrici stradali, esistenti e in progettazione, e rendendo più agevole l'attraversamento del nodo di Bologna;

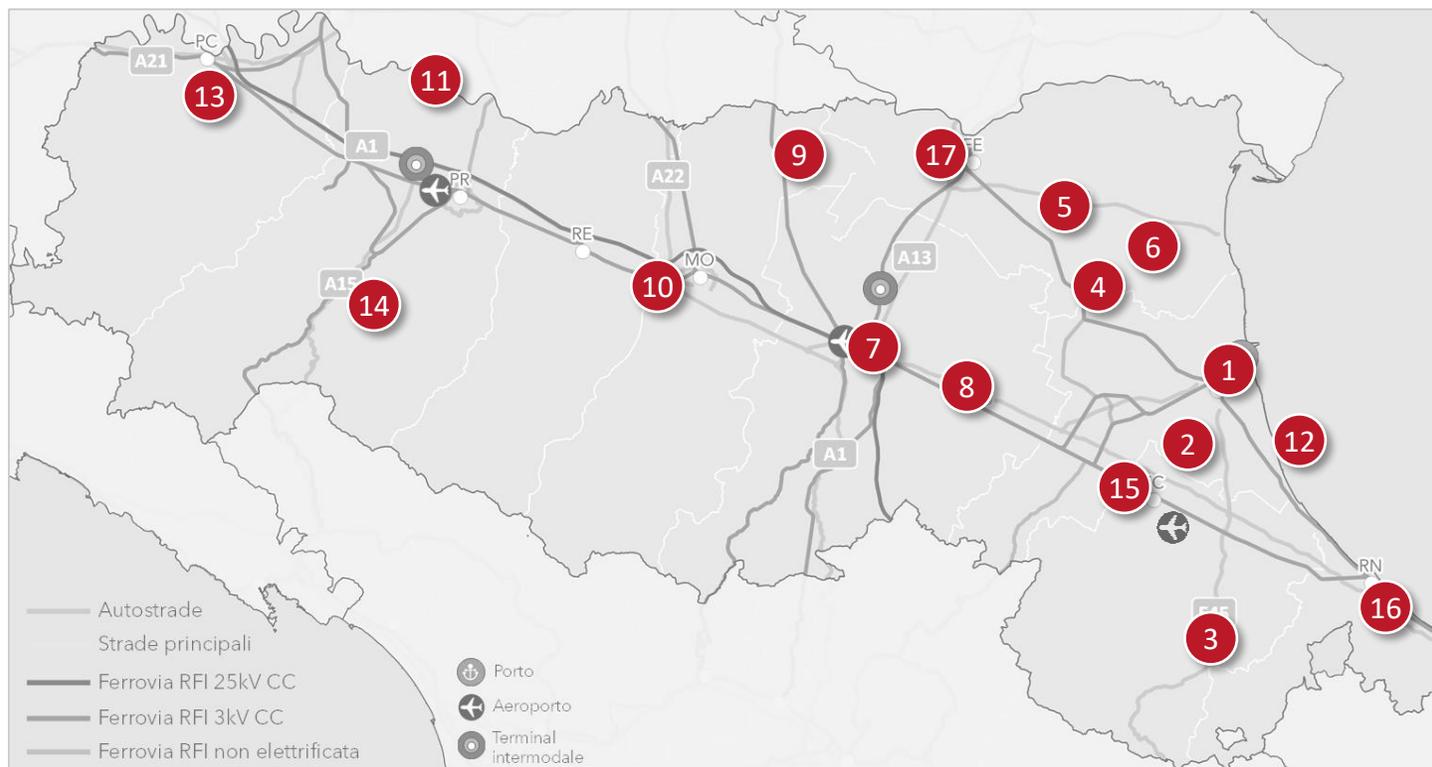
MO 5: SVILUPPO DELLE MODALITÀ DI TRASPORTO PIÙ ECO-SOSTENIBILI ALTERNATIVE ALLA GOMMA

oltre alla promozione del trasporto su ferro, lo sviluppo dell'Idrovia Ferrarese, sia per finalità turistiche che commerciali, rappresenta un'opportunità da considerare.

Livello 1

N°	Intervento	MO
1	Realizzazione/potenziamento connessioni stradali e ferroviarie del porto di Ravenna (ultimo miglio)	1
2	Adeguamento della SS67 Tosco-Romagnola	1-4
3	Messa in sicurezza E45/SS3 bis Tiberina	4
4	Ammodernamento e messa in sicurezza SS16 (Ferrara-Ravenna)	1-4
5	Adeguamento Ferrara-mare (RA 8)	1-4
6	Realizzazione Nuova Romea (mini E55)	1-4
7	Potenziamento del nodo di Bologna	4
8	Realizzazione 4° corsia A14 (Bologna-diramazione per Ravenna)	4
9	Realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana	4
10	Realizzazione della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	4
11	Realizzazione della bretella autostradale Ti-Bre	4
12	Estensione della "metropolitana della costa"	3
13	Potenziamento collegamenti ferroviari area logistica di Piacenza con i porti liguri e di Ravenna	1-2-5
14	Potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese	2-5

N°	Intervento	MO
15	Raddoppio della linea ferroviaria Castel Bolognese-Ravenna	1-3-5
16	Realizzazione dell'Alta Velocità asse Adriatico (Bologna-Lecce-Taranto)	3-5
17	Riqualificazione dell'Idrovia Ferrarese	1-5



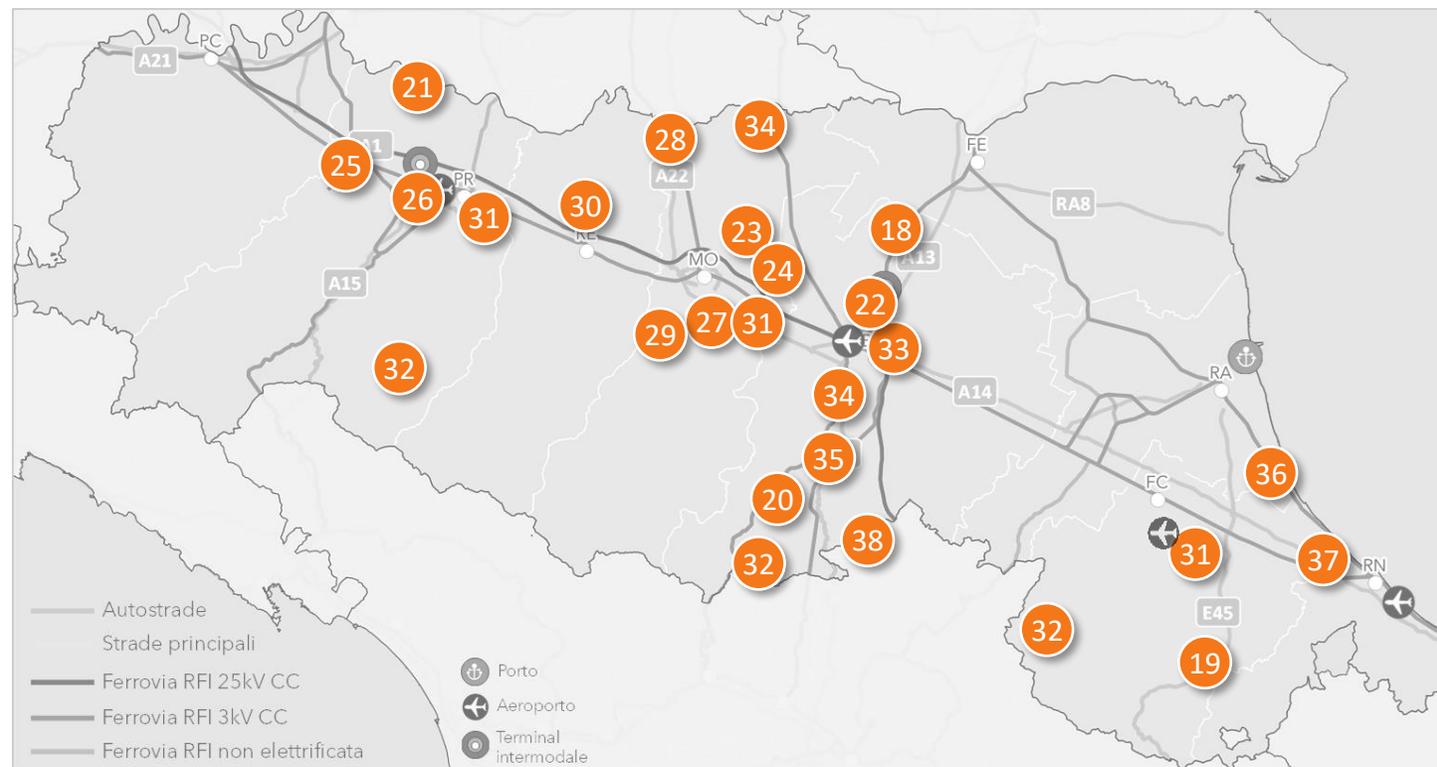
Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Nota: La numerazione degli interventi è casuale. NON è un indicatore di importanza

Livello 2

N°	Intervento
18	Realizzazione 3° corsia A13
19	Ripristino del tratto romagnolo-toscano della Ex Tiberina bis (alternativa alla E45)
20	Riqualificazione della statale Porrettana
21	Completamento asse viario Cispadana (Reggiolo-A21)
22	Riqualificazione della "Trasversale di pianura"
23	Potenziamento della SP568 (San Felice sul Panaro - Borgo Panigale)
24	Potenziamento della SP2 - Panaria bassa (Modena - Finale Emilia)
25	Realizzazione 4° corsia A1 (Piacenza-Modena)
26	Estensione della pista dell'aeroporto di Parma
27	Realizzazione della complanarina di Modena
28	Realizzazione 3° corsia A22 (Modena-Verona)
29	Completamento della Pedemontana
30	Completamento tangenziale nord di Reggio Emilia
31	Adeguamento/potenziamento di vari tratti della via Emilia / realizzazione tratti via Emilia bis ("Collegamento veloce Forlì-Cesena", variante di Castel Bolognese, collegamento Modena-Castelfranco Emilia, Parma-Sant'Ilario,)
32	Manutenzione e potenziamento collegamenti intervallivi
33	Potenziamento dei collegamenti ferroviari dell'aeroporto di Bologna con Ferrara, Ravenna e porto di Ravenna

N°	Intervento
34	Realizzazione della bretella Reno-Setta
35	Raddoppio binari (su tutta la linea) ferroviaria Porrettana
36	Potenziamento ferrovia Ravenna-Rimini
37	Adeguamento SS16 (Ravenna-confine con le Marche)
38	Completamento ciclovie esistenti e collegamento con ciclovie delle regioni limitrofe ed europee

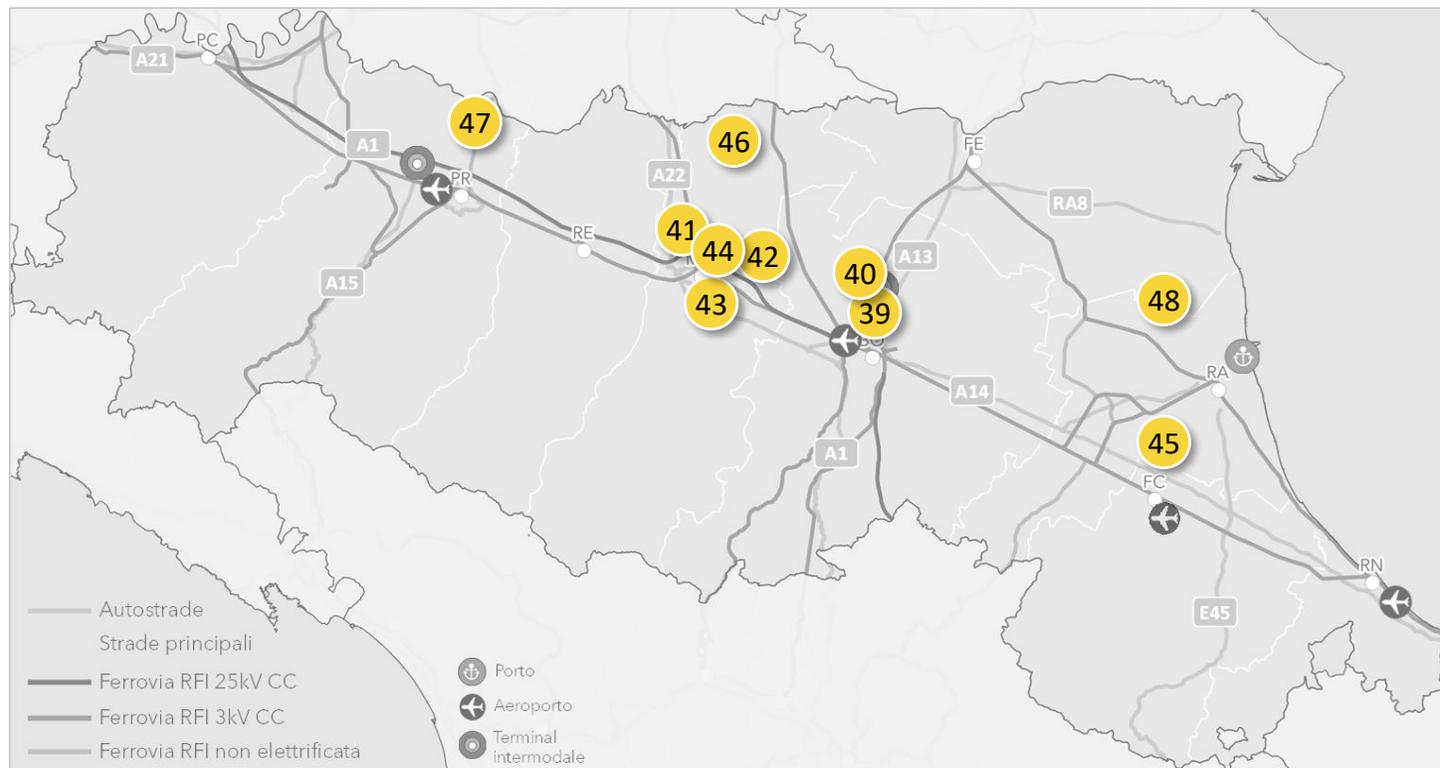


Nota: La numerazione degli interventi è casuale. NON è un indicatore di importanza

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Livello 3

N°	Intervento
39	Potenziamento dei collegamenti ferroviari Interporto di Bologna
40	Nodo di Funo (accessibilità a Centergross e a Interporto)
41	Potenziamento collegamento tra la tangenziale di Modena e Carpi (SP 431 Romana)
42	Completamento della Ravarino-Carpi (SP1) verso Bologna (Tangenziale di Crevalcore) e verso Modena (tangenziale di Nonantola)
43	Realizzazione della complanarina Modena-Vignola
44	Realizzazione rotonda Rabin (Modena)
45	Potenziamento dei collegamenti ferroviari del forlivese (e dell'aeroporto) a Ravenna (città e porto): merci e turismo
46	Nuova interconnessione per le merci nell'area Nord della provincia di Modena (Mirandola) o nell'area Sud di Mantova (Poggio Rusco)
47	Elettificazione e potenziamento linea ferroviaria Parma-Brescia
48	Linea ferroviaria Ferrara-costa (Comacchio)



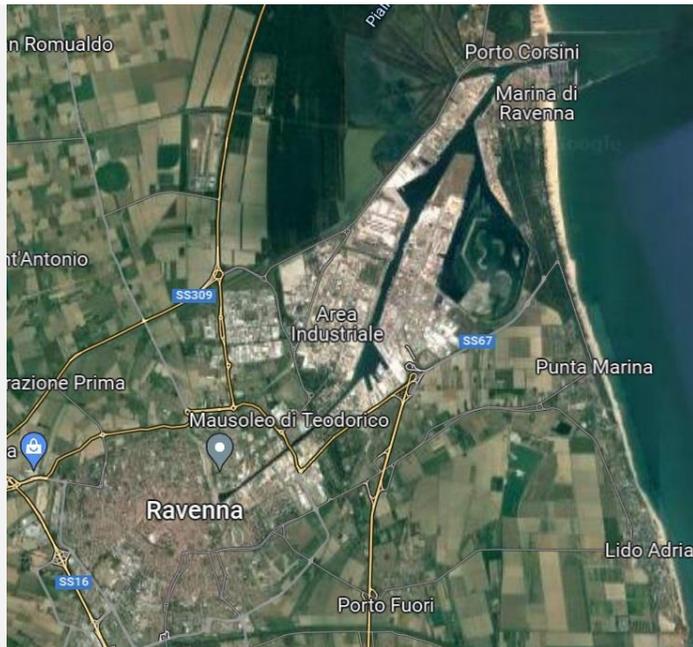
Nota: La numerazione degli interventi è casuale. NON è un indicatore di importanza

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

N° 1



Opera
REALIZZAZIONE/POTENZIAMENTO
CONNESSIONI STRADALI E FERROV.
PORTO RAVENNA (ULTIMO MIGLIO)



Fonte: Google Maps

Costo	47,7 Mio € (vedi Note)
Copertura	100 %
Fine lavori	2026 fase 1 (completamento oltre 2026)
Criticità	-
Doc. programmazione	CdP RFI edizione giugno 2022

Note: potenziamento nodo ferroviario a servizio del porto

Rilevanza
REGIONALE

Stato
DIPENDE DAGLI
INTERVENTI
CONSIDERATI

Macro obiettivo 1
1) ADEGUAMENTO E
POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI
DEL PORTO DI RAVENNA

Descrizione

Non si tratta di un singolo intervento ma di una serie di interventi che hanno come obiettivo quello di rispondere alle future esigenze di collegamento al porto generate dall'incremento dei volumi di passeggeri e merci movimentati in relazione allo sviluppo previsto del porto stesso.

L'enfasi è sui collegamenti di ultimo miglio ovvero sugli interventi per un accesso fluido e efficiente dai principali assi stradali e ferroviari alle infrastrutture del porto di Ravenna, siano le banchine per le merci o l'hub croceristico.

Risultano perciò fondamentali anche nell'ottica della costituenda ZLS dell'Emilia-Romagna:

- Gli interventi sulla Classicana (SS67) con anche la possibilità di secondo accesso al porto;
- Gli interventi sulla tangenziale di Ravenna (SS16) da cui partono la SS16 verso Ferrara, la SS309 verso Mestre (Romea), la Ravennana (SS67), la SS3 bis e la SS16 verso Rimini;
- Il bypass del canale Candiano (oggi l'unico attraversamento è praticamente in città su un ponte mobile dove passano oltre 30.000 mezzi al giorno di cui il 15% sono mezzi pesanti);
- Le stazioni ferroviarie merci lato sinistro (potenziamento con anche il ripristino delle funzionalità della bretella di collegamento con la linea Castel Bolognese-Ravenna) e lato destro (nuova stazione nella penisola Trattaroli) del Candiano;
- La riduzione delle interferenze tra traffico ferroviario e traffico stradale.

Benefici

Miglioramento dell'accessibilità ferroviaria al porto di Ravenna.
 Potenziamento del nodo ferroviario al servizio del porto.
 Riduzione dell'impatto del traffico merci su gomma sulla circolazione locale.

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.

N° 2

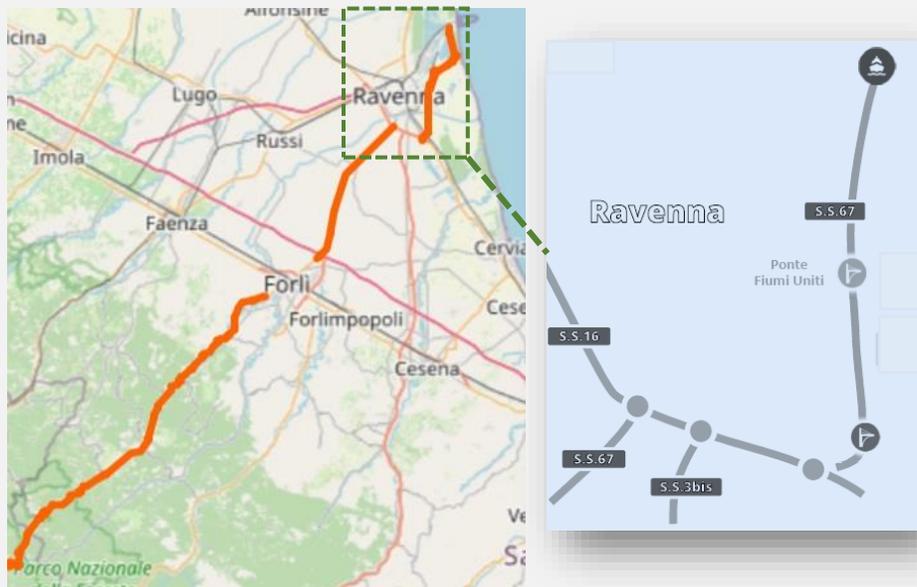


Opera
ADEGUAMENTO SS67 TOSCO-
ROMAGNOLA

Rilevanza
SOVRA-
REGIONALE

Stato
DIPENDE
DALL'INTERVENTO
CONSIDERATO

Macro obiettivo 1 e 4
1) ADEG. E POTENZ. COLL. PORTO RA.
4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO
STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST



Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps e Anas

Descrizione

La strada statale 67 Tosco-Romagnola (SS 67) da Pisa a Ravenna è uno dei collegamenti più importanti tra la Toscana e l'Emilia-Romagna. In Emilia-Romagna attraversa i comuni di Portico e San Benedetto, Rocca San Casciano, Dovadola, Castrocaro Terme e Terra del Sole, Forlì e Ravenna terminando nella zona portuale della città con contesti molto diversi.

- Il tratto dell'Appennino con all'ammodernamento della tratta dal Passo del Muraglione fino a Dovadola (un progetto di massima di Anas dell'ammodernamento della strada fra Dicomano (FI) e Rocca San Casciano (FC) con l'attraversamento del valico in galleria, e un progetto esecutivo del tratto San Benedetto (FC) e Rocca (FC), del 1998 è rimasto sulla carta, per mancanza di finanziamenti). Si segnala che nella tratta toscana, sono in corso gli interventi previsti nel CdP 2016-2020 di Anas.
- La cosiddetta Ravegnana (da Forlì a Ravenna) e la Classicana (da Classe al porto) per le quali si richiede la messa in sicurezza e l'adeguamento per il crescente traffico di merci verso il porto di Ravenna che le interessa.

Per la Classicana, sono previsti vari interventi tra cui l'allargamento del ponte Fiumi Uniti. Recentemente l'Anas ha avviato il procedimento per gli espropri ai fini dell'approvazione del progetto definitivo" e della "dichiarazione di pubblica utilità" relativo alle aree interessate dai lavori. Occorre però intervenire anche sul tratto da Forlì alla tangenziale di Ravenna.

Benefici

La riduzione dell'incidentalità e la fluidificazione del traffico, in particolare del traffico merci verso il Porto di Ravenna sono i principali benefici degli interventi. Inoltre, l'ammodernamento del tratto appenninico contribuirebbe allo sviluppo economico e turistico delle zone interessate.

Azioni

Monitorare l'iter approvativo e realizzativo dell'adeguamento della Ravegnana da Classe al Porto per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere. Farsi parte attiva a supporto della Regione affinché concordi con Anas adeguamenti della Ravegnana verso Forlì. Invitare le Regioni Emilia-Romagna e Toscana e Anas a rianalizzare il progetto di ammodernamento del tratto appenninico del 1998.

Costo	44 mio €
Copertura	42,5 %
Fine lavori	-
Criticità	In ritardo rispetto alle tempistiche iniziali
Doc. programmazione	CdP 2016-2020 di ANAS: tratta Classe-porto di Ravenna
Note:	Qui è considerato l'intervento Classe-Porto di Ravenna mentre la tabella a pag. 22 si riferisce al tratto Rocca San Casciano-Dovadola)

N° 3

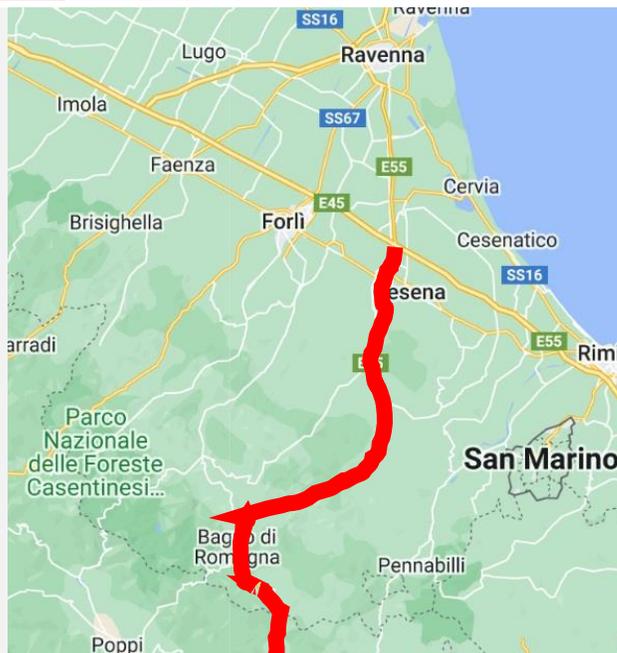


Opera
MESSA IN SICUREZZA E45/SS3 bis
Tiberina

Rilevanza
SOVRA-
REGIONALE

Stato
DIPENDE
DALL'INTERVENTO
CONSIDERATO

Macro obiettivo 1 e 4
1) ADEG. E POTENZ. COLL. PORTO RA.
4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO
STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST



Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps

Descrizione

L'opera qui considerata è la tratta romagnola della E45 da Cesena al confine con la Toscana che corrisponde al tracciato della SS3 bis Tiberina. Lungo questa tratta, Anas ha avviato un piano di riqualificazione con una serie di interventi «puntuali» che vanno dal risanamento profondo della pavimentazione, all'ammodernamento delle barriere di sicurezza, al risanamento di ponti e viadotti, all'adeguamento degli impianti tecnologici di sicurezza in galleria, al rifacimento della segnaletica oltre ad altre tipologie di interventi per il miglioramento del livello di servizio e degli standard di sicurezza della circolazione. E' anche previsto un intervento per la sicurezza statica del viadotto "Puleto" che ripropone il tema di una viabilità alternativa nel tratto Canili-Valsavignone lungo il percorso della ex Tiberina 3 bis. Il piano di interventi di Anas riguarda al futuro: infatti l'itinerario E45-E55 (da Orvieto a Mestre) è uno degli itinerari in cui sarà realizzata la Smart Road, tecnologia abilitante per lo sviluppo della Smart Mobility e propedeutica ai futuri scenari di guida autonoma dei veicoli.

Benefici

La E45 costituisce una importante alternativa all'autostrada del Sole (A1) per valicare la dorsale appenninica: a questo riguardo è fondamentale mantenerla efficiente. L'itinerario E45 è inserito nella prima fase del Programma Anas Smart Road.

Azioni

Monitorare che gli interventi previsti e comunque necessari siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale ed in particolare per le imprese di autotrasporto merci.

Costo	1.346 mio €
Copertura	100 %
Fine lavori	-
Criticità	Numerosità degli interventi
Doc. programmazione	DEF 2020, CdP 2016-2020 di ANAS
Note	

N° 4



Opera
AMMODERNAMENTO E MESSA IN SICUREZZA SS16 (Ferrara-Ravenna)



Elaborazioni Uniontrasporti su dati viaMichelin

Lavori di ammodernamento nel tratto compreso tra l'innesto con la SS 495 e Ponte Bastia, dal km 101+330 al km 120+238 - 1° Stralcio: dallo svincolo di Argenta al km 120+238

Costo	106 mio € (base asta affidamento lavori)
Copertura	100 %
Fine lavori	-
Criticità	-
Doc. programmazione	Contratto di programma Anas - 2016-20
Note	-

Rilevanza
REGIONALE

Stato
DIPENDE DAI TRATTI CONSIDERATI

Macro obiettivo 1 e 4
1) ADEG. E POTENZ. COLL. PORTO RA.
4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST

Descrizione

Gli interventi si concentrano sul tratto dall'innesto alla SS495 (km 101) tra Consandolo e Portomaggiore e Camerlona.

In particolare, oltre ai lavori conclusi dal km 101 e lo svincolo di Argenta sono previsti i seguenti interventi tra Argenta ed Alfonsine con però un diverso stato di avanzamento.

- Tratto dallo svincolo di Argenta a Ponte Bastia (sul fiume Reno): la progettazione definitiva è conclusa e a breve verranno avviati.
- Tratto da Ponte Bastia ad Alfonsine: è in corso la progettazione definitiva.

Inoltre, la Regione ha richiesto ad Anas e cofinanziato la progettazione preliminare (progetto di fattibilità tecnica ed economica) dei tratti mancanti ovvero la variante alle SS16 negli abitati di Glorie, Mezzano e Camerlona e la variante a Fosso Ghiaia nella zona sud di Ravenna. La consegna degli elaborati è prevista entro il 31 dicembre 2022.

Benefici

Obiettivo dell'intervento è di rendere la statale 16 una strada moderna e sicura per il collegamento Ferrara-Ravenna e quindi in ultima analisi del Porto di Ravenna con la A13.

Azioni

Monitorare l'iter approvativo e realizzativo degli adeguamenti previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere.

N° 5

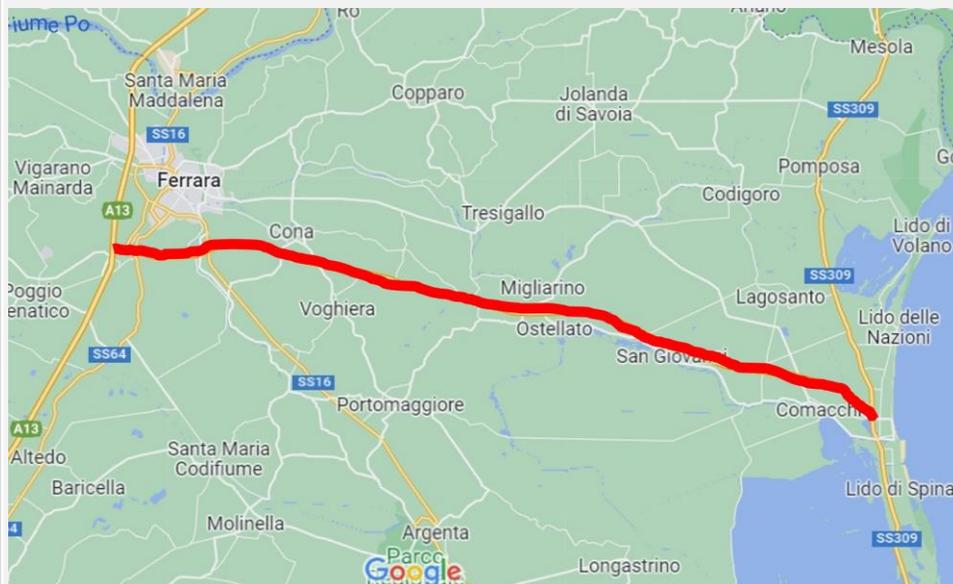


Opera
ADEGUAMENTO FERRARA-MARE
(RA 8)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo 1 e 4
1) ADEG. E POTENZ. COLL. PORTO RA.
4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO
STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST



Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps

Descrizione

La superstrada Ferrara-mare, nota anche come Raccordo Autostradale 8 (RA 8), collega l'autostrada A13 al Mare Adriatico nei pressi di Porto Garibaldi nel comune di Comacchio: è lunga 49 km ed è gestita da Anas.

Si presenta come una strada a due carreggiate, ciascuna con due corsie di marcia, senza corsia d'emergenza, ma con numerose piazzole di sosta, con velocità massima consentita di 90 km/h.

Il raccordo durante il periodo estivo è molto trafficato per il flusso dei vacanzieri, oltre a costituire attraverso il collegamento con la E55 una alternativa alla SS16 per il traffico merci dal Porto di Ravenna verso i paesi del Nord e centro Europa e viceversa.

Il raccordo autostradale è oggetto di significativi interventi di manutenzione programmata, che riguardano in particolare l'intero corpo stradale dell'infrastruttura viaria.

Recentemente si sono conclusi i lavori di risanamento profondo del corpo stradale, gli interventi di consolidamento e ripristino delle scarpate con posa di nuove barriere di sicurezza presso Comacchio e le lavorazioni presso lo svincolo di Ostellato.

Benefici

Aumentare gli standard di confort e di sicurezza stradale.

Azioni

Monitorare i rispetto dei periodi di sospensione dei lavori nei mesi estivi (luglio-agosto) al fine di limitare i disagi dell'utenza vacanzieri.

Costo	-	mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	Periodi per i lavori	
Doc. programmazione	CdP 2016-2020 di ANAS	
Note	-	

N° 6

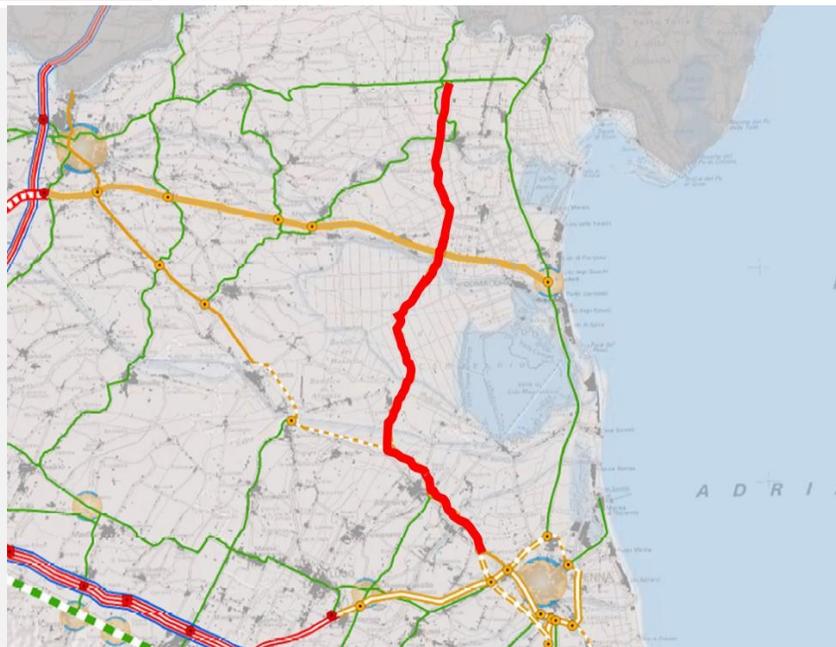


Opera
REALIZZAZIONE NUOVA ROMEA
(MINI E55)

Rilevanza
SOVRA-
REGIONALE

Stato
FASE DI STUDIO DI
FATTIBILITA'

Macro obiettivo 1 e 4
1) ADEG. E POTENZ. COLL. PORTO RA.
4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO
STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST



Elaborazioni Uniontrasporti su dati PRIT 2025 Regione Emilia-Romagna

Descrizione

Questa nuova infrastruttura risponde all'esigenza di realizzare una alternativa alla SS 309 Romena per sgravarla in particolare dal traffico merci dal porto di Ravenna verso Venezia e quindi l'Est Europa. L'idea iniziale di realizzare autostrada tra Ravenna e Ariano Polesine (RO) è stata rivista in favore di una nuova strada di tipo extraurbano principale a due corsie per senso di marcia con carreggiate separate fra Ravenna (innesto sulla SS16 all'altezza di Mezzano) e la Ferrara mare e una strada di tipo extraurbano secondario ad una corsia per senso di marcia, fino alla SP 60 Gran Linea con la riqualificazione della stessa fino alla SS309. Una eventuale prosecuzione dell'asse fino ad Ariano Polesine dovrà essere verificata con la Regione Veneto.

Il percorso sarà più interno rispetto a quello della Romena lasciando a destra le valli di Comacchio attraverso un'area di interesse naturalistico.

La Regione Emilia-Romagna ha chiesto ad Anas uno studio di fattibilità per questa Nuova Romena o mini E55.

Benefici

Sgravare la Romena dal traffico merci dal Porto di Ravenna verso Venezia e quindi l'Est Europa e realizzare una alternativa alla SS16 per il traffico merci verso il Brennero (via RA8 e A13)

Azioni

Avvio di una puntuale e trasparente comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dell'intervento.

Costo	850 mio € (stima iniziale)
Copertura	- %
Fine lavori	-
Criticità	-
Doc. programmazione	-
Note	-

N° 7

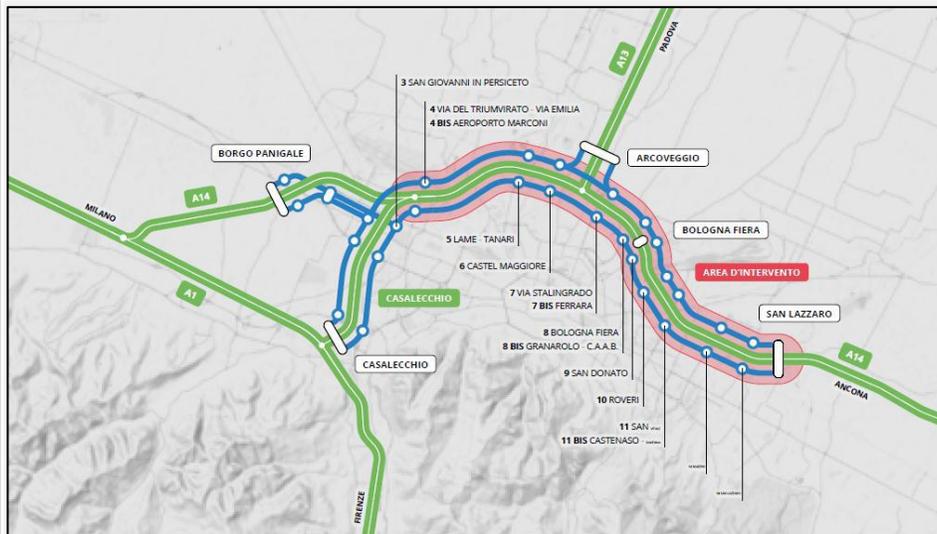


Opera
POTENZIAMENTO DEL NODO DI BOLOGNA

Rilevanza
SOVRA-REGIONALE

Stato
REDAZIONE PROGETTO ESECUTIVO

Macro obiettivo 4
4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST



Fonte: Confronto pubblico - Potenziamento del nodo di Bologna - 16 dicembre 2016

Descrizione

Il progetto prevede il potenziamento del nodo autostradale (A14) e tangenziale oltre a interventi di completamento della rete viaria a scala urbana-metropolitana per migliorare l'accessibilità al sistema tangenziale ed autostradale. Il progetto consiste, per quanto riguarda il nodo tangenziale, nel portare a tre corsie più emergenza il tratto delle complanari che va dallo svincolo 3 allo svincolo 6 e dallo svincolo 8 allo svincolo 13, a quattro corsie più emergenza il tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8 e nel potenziare le rampe degli svincoli della complanare che hanno problematiche trasportistiche mentre, per il nodo autostradale, nel portare a tre corsie di marcia più emergenza il tratto su cui oggi è funzionante la terza corsia dinamica che quindi sarà eliminata.

Gli interventi sulla rete viaria riguardano il potenziamento e completamento della intermedia di pianura con svincolo sull'A13, l'asse Lungo Savena, il nodo di Funo (accessibilità a Interporto e Centergross), il nodo di Rastignano e la complanare nord e il nuovo svincolo di Ponte Rizzoli.

Il Passante contribuirà alla transizione ecologica della città di Bologna (Passante green di nuova generazione) con una serie di azioni specifiche: la realizzazione della rete delle piste ciclopedonali con una serie di sottopassaggi, l'inserimento aree verdi con 20mila nuovi alberi, l'installazione nelle aree di servizio di punti di ricarica per veicoli elettrici oltre che stazioni di rifornimento per carburanti, e la sperimentazione di un sistema di ricarica dinamica.

Benefici

Il Passante porterà ad una fluidificazione del traffico attorno a Bologna con un risparmio annuo stimato di 4,5 milioni di ore di viaggio (oltre ai risparmi in termini di carburante) e una riduzione del 30% dell'indice di incidentalità (miglioramento delle sicurezza stradale) oltre a contribuire alla transizione ecologica di Bologna che punta a raggiungere la neutralità climatica nel 2030 con impatti significativi sul miglioramento delle qualità dell'aria (-70 milioni kg CO2/anno) e dell'estensione delle aree verdi (140 ettari).

Azioni

Monitorare l'iter approvativo e realizzativo dell'opera per verificare il rispetto dei tempi previsti:

- fine 2022: Acquisizione aree e affidamento dei lavori
- primi mesi del 2023: Consegna ed esecuzione dei lavori
- 5 anni per cantierizzazione, esecuzione delle opere, collaudi, prese in carico

Costo	≈ 2 Mld €
Copertura	100 %
Fine lavori	2028
Criticità	-
Doc. programmazione	Accordo 2016 tra MIMS, Regione Emilia-Romagna. Città di Bologna, Anas
Note:	E' previsto un Osservatorio di monitoraggio ambientale per verificare la realizzazione dell'opera secondo gli accordi.



N° 8

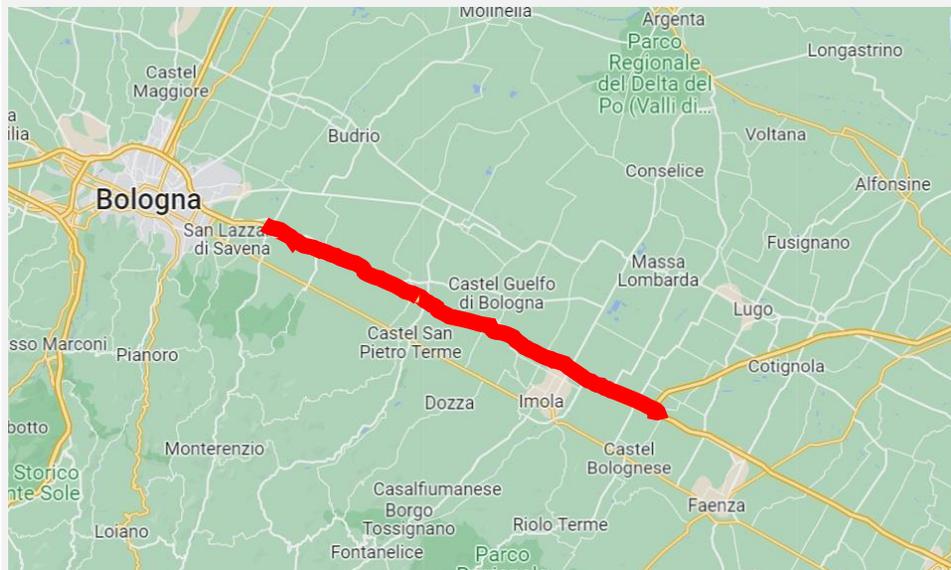


Opera
REALIZZAZIONE 4° CORSIA A14
(Bologna-diramazione per Ravenna)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTO
DEFINITIVO

Macro obiettivo 4
4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO
STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST



Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps

Descrizione

L'intervento consiste nell'ampliamento a quattro corsie dei due sensi di marcia (aggiunta di una corsia da 3,75 m) del tratto di 27 km da Ponte Rizzoli alla diramazione per Ravenna interessando i comuni di Ozzano dell'Emilia, Castel S. Pietro Terme, Dozza, Imola, Castel Bolognese e Solarolo.

E' anche prevista la realizzazione di due nuovi caselli, lo svincolo di Toscanella nel territorio del comune di Dozza e lo svincolo di Solarolo nel comune di Castel Bolognese, oltre all'ammodernamento di alcune rampe degli svincoli esistenti di Castel San Pietro, Imola e dell'Area di Servizio Sillaro.

Nel progetto sono anche previste alcune opere di adduzione nei i territori attraversati.

Recentemente Autostrade per l'Italia ha annunciato l'inizio dei lavori nella primavera del 2023 dando l'avvio ad alcune delle attività propedeutiche all'opera, quali il monitoraggio ambientale, la ricollocazione dei servizi interferenti con l'avvio dei lavori, le procedure per gli espropri, l'indagine archeologica preventiva all'esecuzione dei lavori oltre alla bonifica da eventuali ordigni residuati bellici e all'assistenza archeologica durante la bonifica bellica.

Benefici

Riduzione dei tempi di percorrenza da e verso la costa.

La realizzazione di nuovi caselli sulla A14 consentirà di sgravare la viabilità ordinaria dal traffico dei mezzi per il trasporto delle merci in particolare dell'agroalimentare diretti verso i mercati italiani ed esteri.

Azioni

Monitorare l'iter realizzativo per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell'intervento.

Costo	393 mio €
Copertura	100 %
Fine lavori	-
Criticità	Tempistica
Doc. programmazione	Allegato DEF 2022, Italia veloce 2020
Note	

N° 9



Opera
REALIZZAZIONE DELL'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA

Rilevanza
SOVRA-REGIONALE

Stato
IN ATTESA DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI

Macro obiettivo 4
4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST



Fonte: <https://www.autostradaregionalecispadana.it>

Descrizione

L'Autostrada Regionale Cispadana è la nuova infrastruttura che collegherà il casello Reggiolo-Rolo dell'A22 alla barriera di Ferrara Sud sull'A13. Il tracciato, di circa 65,7 chilometri, nato per rispondere alla domanda di mobilità dell'area nord orientale della Regione Emilia Romagna, potrà rappresentare una valida alternativa al corridoio della via Emilia (A1-A14) e intercetterà le direttrici A1-A15 (Autocisa) (attraverso la sua prosecuzione verso ovest come viabilità ordinaria non autostradale: asse viario Cispadana), dell'A22 e dell'A13.

La realizzazione dell'opera è connessa allo sbocco della concessione A22: recentemente (11 maggio 2022) Autobrennero ha consegnato al MiMS la sua proposta per concessione dell'A22 dove sono anche previsti apporti finanziari per la realizzazione della Cispadana.

Benefici

L'Autostrada Regionale Cispadana favorirà il collegamento diretto tra i territori delle Province di Parma, Reggio Emilia, Modena e Ferrara e il completamento del corridoio Est-Ovest al mare Adriatico, migliorando la connessione con l'area costiera ferrarese e ravennate, il parco del delta del Po e le città di Ravenna e Ferrara, oltre ad agevolare i flussi di merci e persone verso il porto di Ravenna.

Inoltre l'opera produrrà una diminuzione dell'inquinamento urbano, convogliando in autostrada il traffico pesante e diminuendo i tempi di percorrenza e l'incidentalità.

Azioni

Monitorare l'iter approvativo e realizzativo dell'opera per verificare il rispetto dei tempi di realizzazione previsti.

Costo

1,3 Mld €

Copertura

77 %

Fine lavori

oltre 2026

Criticità

Sblocco della concessione A22

Doc. programmazione

Italia veloce 2020

Note

N° 10

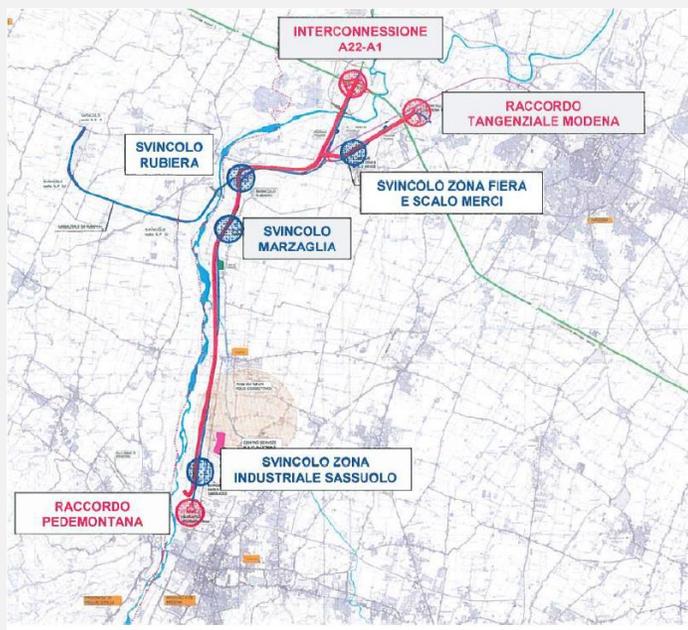


Opera
**REALIZZAZIONE DELLA BRETTELLA
 AUTOSTRADALE CAMPOGALLIANO-
 SASSUOLO**

Rilevanza
REGIONALE

Stato
**ESECUTORE
 INDIVIDUATO**

Macro obiettivo 4
**4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO
 STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST**



Fonte: AUTOCS S.p.A.: Offerta Tecnica- Analisi Trasportistica, Maggio 2012

Descrizione

Il progetto prevede la realizzazione di un raccordo autostradale con origine all'intersezione tra la A22 e la A1, nei pressi di Campogalliano, e il collegamento a sud alla S.S. 467 "Pedemontana" nei pressi di Sassuolo. Sono inoltre previsti due assi secondari, uno di collegamento con la tangenziale di Modena, con anche la connessione diretta con lo scalo merci di Marzaglia, e uno di collegamento con la tangenziale di Rubiera per la connessione con la SS9 Emilia. Lo sviluppo del tracciato è di circa 19 km, di cui 14 km dell'asse principale, 3,6 km del collegamento con la tangenziale di Modena e 1,4 km del collegamento con la tangenziale di Rubiera. Sono previsti 8 svincoli: 6 sull'asse principale e 2 sul collegamento con la tangenziale di Modena. L'opera sarà realizzata da Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA, partecipata da Autobrennero, sulla base della "Convenzione di Concessione" (affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale) e del 1° Atto Aggiuntivo, divenuti efficaci ad aprile 2018. L'avvio dei lavori era previsto per il 2021 ma per problemi legati alla Concessione di Autobrennero, scaduta nel 2014, non è ancora avvenuto. La situazione dovrebbe essersi sbloccata con la proposta di finanza di progetto presentata da Autobrennero al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, il 13 maggio 2022, nella quale risulta che l'opera sarà realizzata nell'ambito degli investimenti della A22 e delle società controllate.

Benefici

Migliorare l'interconnessione dei centri insediativi e produttivi dell'area pedemontana modenese con la rete autostradale nazionale, con riflessi positivi sulla viabilità locale.

Azioni

Monitorare l'iter realizzativo per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell'intervento. Avvio di una corretta comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dell'intervento.

Costo	422 mio €
Copertura	100 %
Fine lavori	-
Criticità	In ritardo rispetto ai tempistica iniziale
Doc. programmazione	
Note	

N° 11

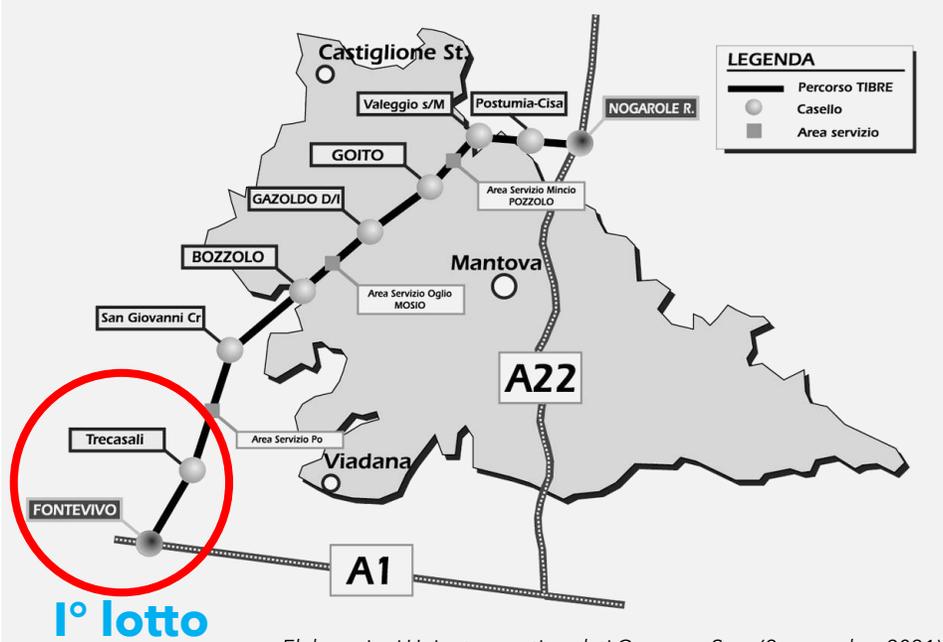


Opera
**REALIZZAZIONE DELLA BRETELLA
 AUTOSTRADALE TI-BRE**

Rilevanza
**SOVRA-
 REGIONALE**

Stato
**I° LOTTO: LAVORI IN
 CORSO**
II° LOTTO: n.d.

Macro obiettivo 4
**4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO
 STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST**



Descrizione

L'intervento consiste nella realizzazione del raccordo autostradale di collegamento tra l'autostrada A15 Parma - La Spezia (località Fontevivo) e l'autostrada A22 Brennero - Modena (località Nogarole Rocca), per uno sviluppo complessivo di circa km 84,350. L'opera interessa per il 18,6% l' Emilia-Romagna, per il 62,1% la Lombardia e per il 19,3% il Veneto. Sono previste tre corsie e la corsia di emergenza per senso di marcia separate da uno spartitraffico (autostrada categoria A) e gli svincoli di interconnessione con la A1 e la A22 e sette caselli autostradali. Le opere principali sono i ponti e i viadotti di attraversamento dei fiumi Taro, Po, Oglio, Mincio ed il viadotto di attraversamento dell'area industriale di Mozzecane (VR).

L'opera verrà realizzata per lotti e quello considerato prioritario riguarda la tratta Fontevivo (PR) - Terre Verdiane prolungamento per Mantova - Nogarole Rocca (VR). Tale lotto costituisce il primo tratto del Raccordo autostradale tra l'Autostrada A15 della Cisa e l'Autostrada A22 del Brennero per una lunghezza di circa 12 km. Fanno parte del primo lotto anche opere complementari (variante S.P. 10 all'abitato di Viarolo e raccordo autostazione Trecasali/Terre Verdiane - rotatoria S.P. 10) nonché opere previste nel Protocollo di intesa con la Provincia di Parma siglato in data 11 luglio 2005.

Al momento mancano le risorse per il completamento per cui SALT, titolare della concessione autostradale A15-A22, ha sviluppato un progetto alternativo di fattibilità per un collegamento fra la Cispadana (in territorio di Brescello) e la strada provinciale 72 Parma-Mezzani: in questo modo il collegamento A15-A22 dovrebbe passare per la Cispadana.

Costo	424 mio €
Copertura	100 %
Fine lavori	2022
Criticità	Mancano risorse per completamento
Doc. programmazione	Italia Veloce 2020
Note	

Benefici

Valorizzazione dell'asse viabilistico per le merci e le persone che collega il Brennero con il Mar Tirreno.
 Riduzione del 10% dei tempi di percorrenza.
 Una revisione del progetto originale potrebbe però impattare su questi benefici.

Azioni

Evidenziare presso le istituzioni coinvolte l'esigenza di riprendere il dossier Ti-Bre per il suo completamento secondo il progetto originario o secondo un progetto alternativo che soddisfi l'esigenza dell'interconnessione tra la A15 e la A22 del progetto originario.

N° 12

Sistemi urbani

Opera
ESTENSIONE DELLA "METROPOLITANA DELLA COSTA"

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE PRELIMINARE DI DUE NUOVE TRATTE

Macro obiettivo 3
3) MAGGIORE ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE LOCALITÀ COSTIERE



Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps

Descrizione

La "metropolitana della costa" è un sistema di trasporto a guida vincolata nell'area metropolitana della costa romagnola (Ravenna, Rimini, Cattolica) (progetto TRC: Trasporto Rapido Costiero) che al momento collega le stazioni ferroviarie di Rimini e Riccione.

Questa tratta è lunga 9,7 km e corre quasi interamente in sede protetta, lungo una carreggiata di larghezza variabile da 4,20 m a 7,30 m in affiancamento alla ferrovia Bologna-Ancona con 17 stazioni, di cui 15 intermedie: il servizio (Metromare) viene effettuato tramite filobus articolati con una frequenza di 10 min (5 mezzi in linea) e un tempo di percorrenza totale di circa 23 minuti.

Sono in fase di progettazione preliminare altre due tratte: la tratta Rimini FS-Rimini Fiera, con una lunghezza complessiva pari a circa 4,1 km e 5 fermate, e la tratta Riccione FS-Cattolica con una lunghezza complessiva di circa 9,0 km suddivisa in tre sub-tratte, Riccione FS-Riccione Terme (1,5 km), Riccione Terme-Cattolica Le Navi (5,5 km) e Cattolica Le Navi - Cattolica Centro« (2 km).

Per entrambe queste tratte si prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura trasportistica accostata alla piattaforma ferroviaria Bologna-Ancona, con criteri progettuali analoghi a quelli della tratta Rimini FS-Riccione FS.

Il passo successivo sarà l'estensione della "metropolitana della costa" fino a Ravenna aggiungendo la componente ferroviaria del trasporto rapido costiero sulla linea Ravenna-Rimini ma l'obiettivo finale è di arrivare fino ai lidi ferraresi (Comacchio).

Benefici

Facilitare e velocizzare la mobilità sostenibile lungo le località della costa romagnola. Alleggerire la viabilità stradale lungo la costa delle auto dei turisti e dei pendolari.

Azioni

Monitorare l'iter realizzativo delle diverse tratte previste per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell'intervento.

Costo	49 mio € - Tratta Rimini FS - Fiera
Copertura	100 %
Fine lavori	-
Criticità	-
Doc. programmazione	Mobilità sostenibile - Programmazione 2022-2025 per la transizione ecologica
Note	-

N° 13



Opera
POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI FERROVIARI AREA LOGISTICA DI PIACENZA CON I PORTI

Rilevanza
SOVRA-REGIONALE

Stato
DIPENDE DALL'INTERVENTO CONSIDERATO

Macro obiettivo 1, 2 e 5
1) ADEG. E POTENZ. COLL. PORTO RA.
2) POTENZ. COLL. FERR. PORTI LIGURI
5) SVIL. MOD. TRASP. ALTER. GOMMA



Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps e <http://polologistico.it/>

Descrizione

L'area di Piacenza che si trova in una zona strategica per la logistica interessata da tre corridoi europei, vede la presenza, oltre che della piattaforma logistica *Le Mose*, polo logistico di livello primario, a Piacenza stessa, di numerose aree con attività logistiche in vari comuni del piacentino. Lo sviluppo dell' "area logistica" di Piacenza (che rientra sia nella ZLS dell'Emilia-Romagna sia in quella Porto e Retroporto di Genova) è fortemente penalizzato da non adeguati collegamenti con la rete ferroviaria: uno sviluppo trainato solo dal trasporto su gomma non è infatti socialmente sostenibile per gli impatti sul traffico e di conseguenza sulla qualità dell'aria. In questo contesto, il Gruppo FS e HUPAC hanno in programma la realizzazione di un nuovo terminal intermodale a *Le Mose* (anche noto come Polo del Ferro), tecnologicamente avanzato e a bassissimo impatto sull'ambiente al servizio della logistica piacentina con la contestuale liberazione delle aree oggi utilizzate nella stazione di Piacenza. Il nuovo terminal consentirà il traffico di treni merci in linea con i nuovi parametri dei corridoi europei (modulo 750 m e profilo di 4 m di altezza) oltre ad essere strategicamente posizionato per l'interconnessione con la rete viaria principale. Il territorio vorrebbe che anche per gli altri poli logistici della provincia, in particolare quello di Castel San Giovanni venga previsto il collegamento alla rete ferroviaria. Lo shift intermodale da strada e ferro che il nuovo terminal garantirà a regime potrà però essere raggiunto solo con un potenziamento/adequamento delle connessioni ferroviarie verso il porto di Ravenna e verso i porti liguri (Genova con il terzo valico e La Spezia con la Pontremolese).

Costo	≈ 37 mio € (vedi nota)
Copertura	100 %
Fine lavori	2024
Criticità	-
Doc. programmazione	Piano industriale 2022-2031 Gruppo FS
Note	Nuovo terminal intermodale <i>Le Mose</i>

Benefici

Miglioramento della qualità dell'aria con lo spostamento delle merci da gomma a ferro. Incremento dei volumi delle merci gestite dall'area logistica di Piacenza. Recupero di spazi all'interno della stazione ferroviaria che potranno essere utilizzati per nuove strutture che migliorino la qualità dei servizi per i viaggiatori.

Azioni

Monitorare l'iter realizzativo del nuovo terminal per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell'intervento. Monitorare gli avanzamenti delle opere lungo le linee di collegamento ai porti per verificare all'allineamento con la realizzazione del terminal *Le Mose*.

N° 14

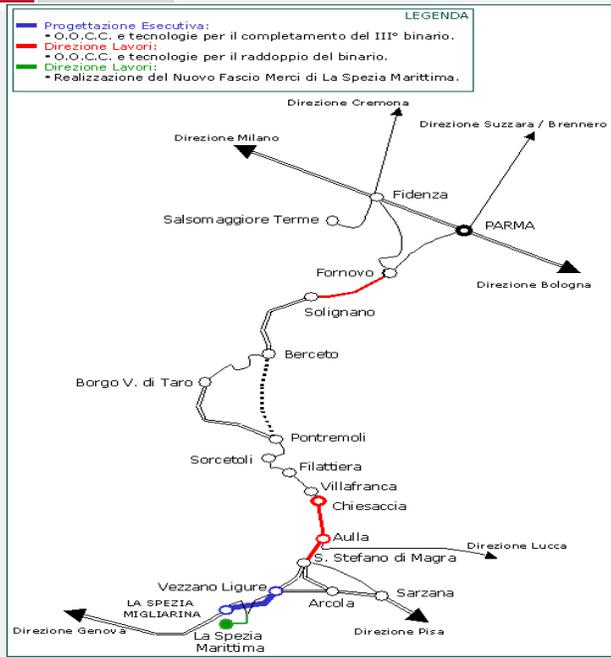


Opera
POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA PONTREMOLESE

Rilevanza
SOVRA-REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE TRATTE RIMANENTI

Macro obiettivo 2 e 5
2) POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI FERROVIARI CON I PORTI LIGURI
5) SVIL. MOD. TRASP. ALTER. GOMMA



Fonte: OTI Nord

Descrizione

Il 2 dicembre 2004 è stato firmato un Accordo di Programma con gli impegni a carico degli Enti firmatari per la realizzazione e la gestione del potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese. Il progetto del raddoppio dell'intera tratta della Pontremolese (112 km) è suddiviso in sotto-progetti in diversa fase di attuazione. Dopo il completamento del raddoppio delle tratte Berceto-Solignano, Solignano-Osteriazza e S. Stefano Magra-Chiesaccia (comprensivo della nuova stazione di Aulla) per un totale di 55 km, a partire dal 2014 il processo ha subito un rallentamento. In attuazione delle legge Sblocca Cantieri del 2019, il progetto del raddoppio della Pontremolese è stato inserito nella lista del opere prioritarie con la nomina (giugno 2021) di un commissario straordinario (Mariano Cocchetti) che dovrà assicurare la veloce conclusione dei cantieri. Attualmente sono in corso le progettazioni per le tratte mancanti: Chiesaccia-Berceto con la nuova galleria di valico di 21 km, Osteriazza-Vicofertile e la Parma-Vicofertile (inserita nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018). A marzo 2022 è stato presentato l'aggiornamento del progetto preliminare con lo studio della fattibilità tecnico-economica con un revisione del costo previsto passato da 2,3 Mld € a 4,5 Mld €. In questo aggiornamento, per la tratta Parma-Vicofertile già in progettazione esecutiva, i tempi di realizzazione sono stati definiti in sei anni con un costo di 470 mio € di cui 260 mio € finanziati. L'opera è stata inserita nel Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, approvato in Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati e quindi sarà tra le opere da finanziare e delle linee programmatiche del nuovo Contratto di programma di RFI.

Costo	4,5 Mld € (stima marzo 2022)
Copertura	6 %
Fine lavori	n.d. (in attesa dei progetti definitivi)
Criticità	Tecniche e finanziarie
Doc. programmazione	PNNR, DEF 2018, Italia Veloce 2020
Note:	Revisione costi (marzo 2022)

Benefici

Shift modale dalla gomma al ferro del trasporto delle merci dalle aree industriali dell'Emilia (con l'interporto di Parma come riferimento) verso i porti liguri (e viceversa) con il conseguente decongestionamento della A15.

Azioni

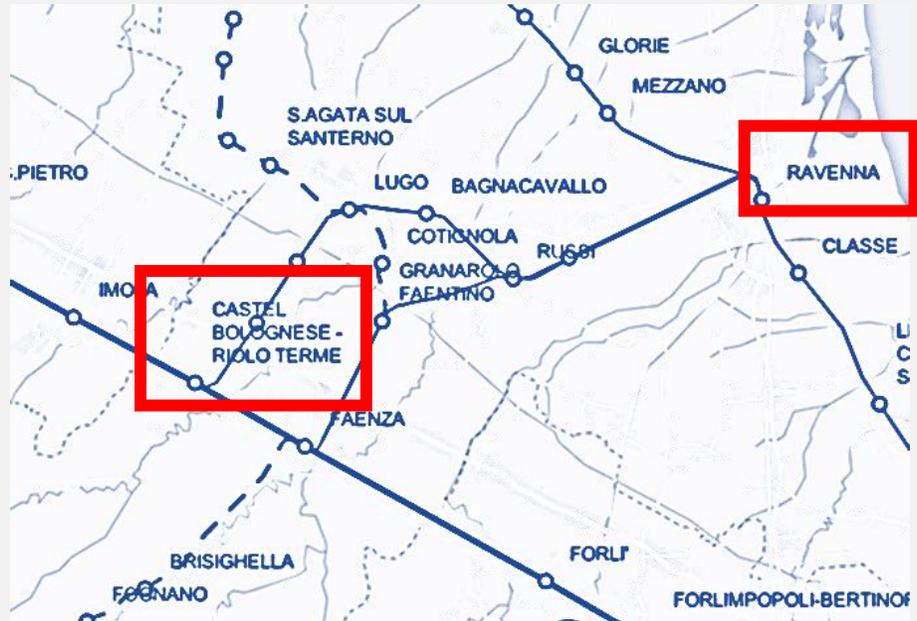
Supporto al Commissario nelle azioni di individuazione delle fonti di finanziamento dell'opera e nel monitoraggio della realizzazione dei lavori previsti. Avvio di una corretta comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dell'intervento.



N° 15



Opera
RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA CASTEL BOLOGNESE-RAVENNA



Fonte: https://www.rfi.it/it/rete/la-rete-oggi/La_rete_oggi_regione_per_regione/emilia-romagna.html lete RFI

Costo	-	mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Rilevanza REGIONALE

Stato VALUTAZIONE DELL'OPPORTUNITA' DELL'OPERA

Macro obiettivo 1, 3 e 5
 1) ADEG. E POTENZ. COLL. PORTO RA.
 3) ACCES. E MOB. SOST. LOC. COST.
 5) SVIL. MOD. TRASP. ALTER. GOMMA

Descrizione

La Castel Bolognese - Ravenna è una linea elettrificata a singolo binario elettrificata anche se da Russi a Ravenna è in affiancamento alla linea Faenza-Ravenna: la lunghezza totale è di 41 km. Nel 2021 è stato firmato un protocollo d'intesa tra Ministero, Regione e RFI per il potenziamento della linea ferroviaria Castel Bolognese-Ravenna che prevede la progressiva soppressione dei passaggi a livello per migliorare puntualità e regolarità delle corse e interventi infrastrutturali (sottopassi per i viaggiatori per migliorare l'accessibilità al servizio, l'abbattimento di barriere architettoniche) e l'adeguamento tecnologico al fine di consentire il passaggio di treni con caratteristiche di sagoma, modulo e pesa assiale secondo i più moderni standard, la velocizzazione della linea e il ripristino del quinto binario alla stazione di Castel Bolognese per consentire l'interscambio tra i servizi per Ravenna e quelli per Rimini. Alcuni di questi interventi sono già previsti nel 2022 (CdP RFI edizione giugno 2022). E' però probabile che l'incremento del traffico merci dovuto allo sviluppo del porto di Ravenna, unito all'obbiettivo di ridurre il tempo di percorrenza da Bologna a Ravenna per i traffico passeggeri, tra cui i turisti, richiederà interventi più importanti quali il raddoppio dell'intera linea Castel Bolognese - Ravenna.

Benefici

Migliore gestione del traffico merci da e verso il porto di Ravenna. Riduzione dei tempi di percorrenza da Bologna a Ravenna (porto, hub crociere, porta di accesso alla costa).

Azioni

Monitoraggio dei tempi di realizzazione e gli impatti degli interventi previsti al fine di verificare il soddisfacimento delle esigenze di trasporto (riduzione del tempo di percorrenza, incremento del traffico passeggeri e merci) del territorio.



N° 16

Opera
REALIZZAZIONE DELL'ALTA VELOCITA' ASSE ADRIATICO (Bologna-Lecce-Taranto)

Rilevanza
SOVRA-REGIONALE

Stato
COMMISSIONATO STUDIO DI FATTIBILITA'

Macro obiettivo 3 e 5
3) MAGG. ACCESSIBILITA' E MOBILITA' SOSTENIBILE LOCALITA' COSTIERE
5) SVIL. MOD. TRASP. ALTER. GOMMA



Elaborazioni Uniontrasporti su Trenitalia

Descrizione

E' in corso un programma di interventi, inserito nel Contratto di Programma RFI MIT 2021-2027, per la velocizzazione del collegamento Bologna-Lecce lungo la direttrice Adriatica (velocità fino a 200 km/h) oltre al miglioramento della regolarità di esercizio nella sezione Bologna-Ancona. Accanto a questo programma, il governo ha chiesto a RFI uno studio preliminare per l'Alta Velocità/Alta Capacità adriatica da Bologna a Lecce e Taranto: nella Legge di Bilancio 2022-24 per le Infrastrutture e la mobilità sostenibile sono stati previsti 5 miliardi per la realizzazione dell'AV/AC nella tratta Bologna-Lecce-Taranto portando la velocità a 250 km/h. Nel CdP RFI edizione giugno 2022, con un orizzonte temporale oltre il 2026, si prevede un'ulteriore fase per la velocizzazione e potenziamento della linea adriatica in ottica AV/AC, con ulteriori interventi di potenziamento infrastrutturale delle linee, che andranno ad integrare quelli già in corso: il perimetro del progetto è attualmente in fase di consolidamento con il MIMS e gli EE.LL. interessati.

Benefici

Velocizzare il corridoio adriatico (parte del corridoio europeo Baltico-Adriatico) con benefici sul fronte del turismo, della logistica e delle opportunità imprenditoriali (analogamente a quanto avvenuto per il corridoio tirrenico).
 Rendere l'asse Adriatico più produttivo per il trasporto delle merci e delle persone affinché possa contribuire maggiormente al percorso di transizione ecologica e di sostenibilità dei prossimi anni.

Azioni

Monitorare lo sviluppo del progetto affinché i contenuti e il perimetro rispondano alle esigenze del territorio.

Costo	-	mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP RFI edizione giugno 2022	
Note	-	

N° 17



Opera
RIQUALIFICAZIONE DELL'IDROVIA FERRARESE

Rilevanza REGIONALE

Stato DIPENDE DALL'INTERVENTO CONSIDERATO

Macro obiettivo 1 e 5
1) ADEG. E POTENZ. COLL. PORTO RA.
5) SVILUPPO MODALITÀ DI TRASPORTO ALTERN. ALLA GOMMA



Elaborazioni Uniontrasporti su dati <https://mobilita.regione.emilia-romagna.it> e dati <https://emanuelemartino.wordpress.com/>

Descrizione

L'idrovia ferrarese, che collega il Po a Ferrara con Porto Garibaldi, costituisce l'ingresso meridionale al Sistema Idroviario Padano Veneto dall'Adriatico: la gestione delle funzioni di navigazione è affidata all'Agenzia per la Sicurezza del territorio e alla Protezione Civile, mentre sono in capo alla Regione le attività di pianificazione, programmazione e rapporti istituzionali. L'idrovia, lunga 70 km, è divisa in tre tratte: dalla conca di Pontelagoscuro (appena dopo la deviazione dal Po) alla conca di Valpagliaro, da questa alla conca di Valle Lepri e da questa al mare. L'idrovia nel tratto tra Ferrara e Migliarino (Fiscaglia) coincide con il corso del Po di Volano, mentre poi il percorso è artificiale. Per consentire l'incremento della classe di navigabilità, consentendo la navigazione di natanti di V classe europea, sono previsti diversi interventi di riqualificazione per adeguare la geometria del corso d'acqua ampliando il raggio delle curve, aumentare la sezione idraulica dragando i fondali, sistemare le sponde e adeguare i ponti stradali che interferiscono con l'asta navigabile per i quali sono previsti i maggiori interventi:

- Il nuovo ponte di Final di Rero di Tresignana;
- Il nuovo ponte Bradella sul canale Boicelli;
- Adeguamento di quattro ponti lungo il Boicelli: Betto, Confortino, Mizzana e ferroviario-merci.

Benefici

Sviluppo di un nuovo scenario di mobilità sulle vie d'acqua, compatibile con l'ambiente e alternativo alle vie su gomma e ferro. Dare impulso al trasporto delle merci lungo l'idrovia e lungo l'intero sistema idroviario padano-veneto permettendo il transito di natanti di V classe.

Azioni

Monitorare l'iter realizzativo dei diversi interventi per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento.

Costo	≈ 150	mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	

Note: Recentemente il MIMS ha stanziato ≈20,8 mio € per lavori idrovia ferrarese (4 ponti Boicelli e risezionamenti "cunetta" di navigazione)

Verso una rete infrastrutturale efficiente

- **Monitorare in maniera** costante i **manufatti infrastrutturali esistenti** (in particolare i ponti e i cavalcavia soprattutto quelli datati) e di conseguenza procedere ad una **rigenerazione e manutenzione** ordinaria e straordinaria delle risorse in essere, al fine di evitare altri "Puleto".
Inoltre tale manutenzione deve essere effettuata in maniera **programmata, innovativa e coordinata**, in modo da incidere il meno possibile sulla normale circolazione.
- Puntare all'**intermodalità** e **all'integrazione dei servizi**, per rendere il sistema dei trasporti più efficiente, più sostenibile e più rispondente alle esigenze sia della movimentazione delle merci, sia della **fruizione del territorio**, dalle aree metropolitane alle aree montane, da parte di residenti e turisti, italiani e stranieri:
 - **Collegamenti "veloci" dagli aeroporti (BO, FC e RN) alla "costa"** e viceversa via treno o con un servizio di navette;
 - **Collegamento dei principali poli operativi** (aree industriali/aree logistiche) **alla rete ferroviaria.**
- Arricchimento delle informazioni agli automobilisti fornibili dalla "*cartellonistica stradale*" lungo le principali arterie e le tangenziali delle principali città agli automobilisti con indicazioni sullo stato del traffico e sulla disponibilità dei parcheggi in città.
- Individuare le modalità per consentire uno spostamento dei mezzi agricoli lungo i percorsi ragionevolmente più brevi tra le diverse parcelle coltivate che possano includere anche strade non secondarie garantendo comunque la sicurezza della circolazione degli altri veicoli e dei mezzi agricoli stessi.

Per giungere ad una logistica e mobilità sostenibili

- **Potenziare il trasporto collettivo**, sia in ambito urbano che extraurbano, per soddisfare le esigenze di mobilità dei residenti, con un'attenzione ai **lavoratori (casa-lavoro)**, e turisti.
 - In particolare il potenziamento del trasporto pubblico **periferia-centro città della città metropolitana di Bologna con l'imolese** (area Medicina) consentirebbe di ridurre l'uso dei mezzi privati e quindi volumi di congestione della San Vitale e della trasversale di pianura.
 - Nell'area di **Parma**, in virtù della **presenza della fiera e dell'aeroporto**, occorre considerare un **potenziamento dei collegamenti tra il centro della città e questi due poli oltre che con la stazione AV Mediopadana e le località turistiche** della zona in primis Salsomaggiore Terme. Inoltre data la vicinanza tra la fiera di Parma e i binari dell'Alta Velocità ferroviaria, la realizzazione di una **stazione AV presso la fiera** consentirebbe di alleggerire il traffico sulla viabilità locale e autostradale in corrispondenza delle manifestazioni.
- Potenziare la **rete ciclabile** regionale, non solo in termini di **completamento** delle ciclovie esistenti, **anche con il collegamento alle aree produttive per gli spostamenti casa-lavoro**, e di **connessione con le ciclovie delle territorio confinanti** (in particolare il lago di Garda e Firenze) e alle **ciclovie europee** (Eurovelo 5, Eurovelo 7 e Eurovelo 8), ma anche come servizi, sicurezza, efficienza e sostenibilità per promuovere l'uso della bicicletta sia nella quotidianità che per le attività turistiche e ricreative.
- Favorire lo sviluppo delle **mobilità elettrica** con la realizzazione di una rete capillare di **stazioni di ricarica**.
- Spingere la transizione ecologica favorendo l'utilizzo di **veicoli a basso impatto ambientale** che impiegano **carburanti alternativi** con lo sviluppo di una rete di **punti di rifornimento**.

Per un processo decisionale e realizzativo delle infrastrutture chiaro, rapido e partecipato

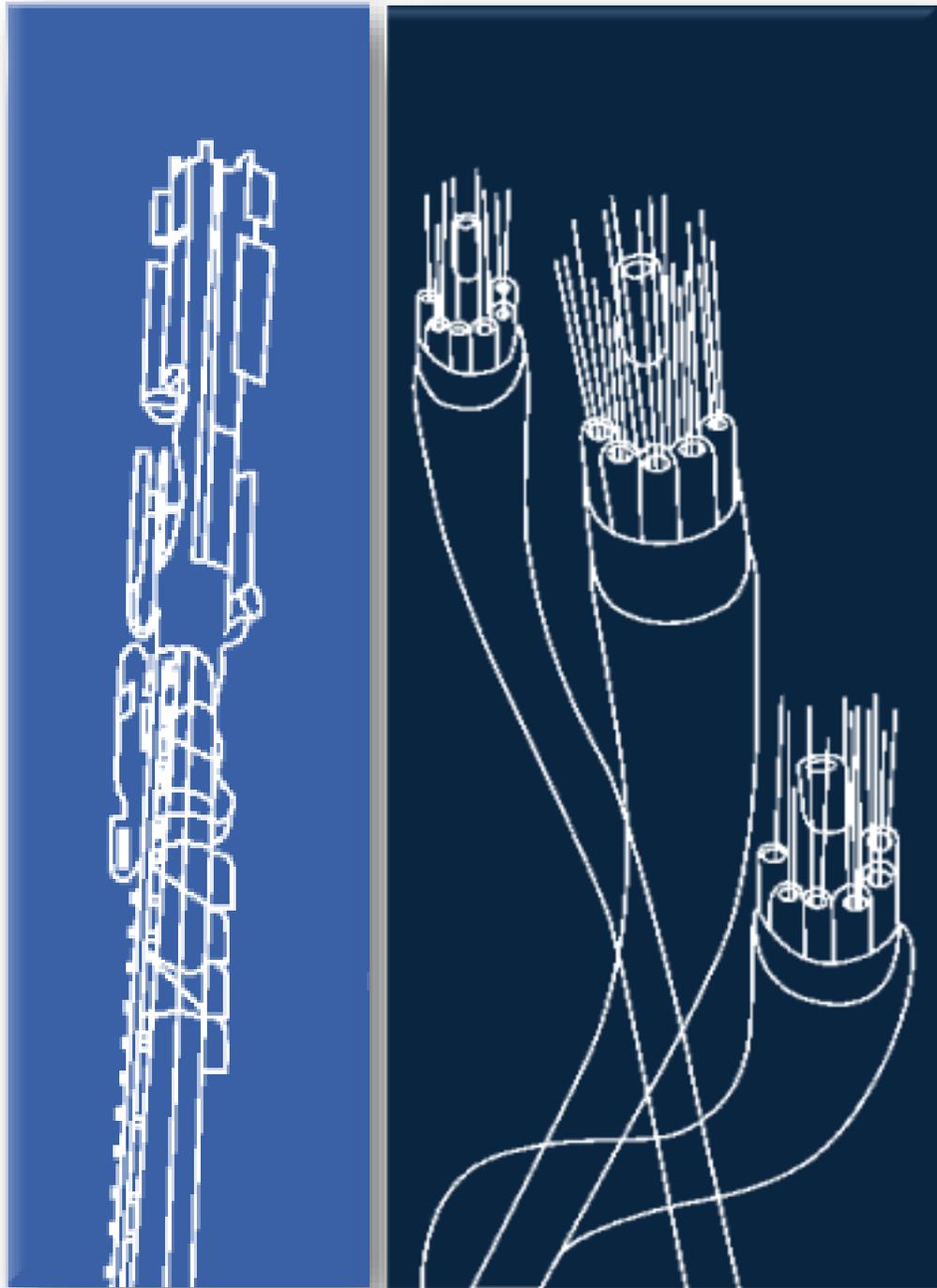
- Dare maggiore contezza dei meccanismi con i quali vengono prese le decisioni sulle infrastrutture da realizzare e delle motivazioni delle scelte che devono tener conto:
 - Della **sostenibilità anche economica delle infrastrutture**;
 - **Dell'impatto sul quadro urbanistico** nel caso di opere trasportistiche;
 - Della loro **importanza a livello di bacino di riferimento** che può andare oltre il territorio di una provincia.
- **Snellire le procedure di approvazione dei progetti incluse quelle per le autorizzazioni**, apportando innovazioni organizzative e autorizzative, rendendole uniformi sul territorio ed eliminando le frammentazione e le sovrapposizioni delle responsabilità del sistema pubblico, le possibili controversie e le regole **poco chiare per giungere ad una cantierizzazione rapida delle opere**.
- Consentire **l'accesso delle piccole e medie imprese alle gare** per la progettazione e realizzazione delle infrastrutture e prestare massima attenzione alle regole a **garanzia della legalità degli appalti**.
- Avviare attività di **sensibilizzazione, informazione e confronto con il territorio per superare l'eventuale opposizione alla realizzazione di alcune infrastrutture**: in particolare le aziende del settore primario (agricoltura) dovrebbero essere coinvolte in maniera opportuna nella fase di progettazione delle infrastrutture e delle ciclovie che in molti casi corrono parallele o intersecano aree coltivate.

Altre "infrastrutture"

- Concretizzare **l'istituzione della Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna** e degli interventi sulle infrastrutture viarie e ferroviarie per la **movimentazione delle merci tra i nodi intermodali e le aree produttive della regione con il porto di Ravenna** ma anche della **Zona Logistica semplificata "Porto e retroporto di Genova"** con l'inclusione di altre aree del territorio emiliano-romagnolo in particolare del **parmense** oltre a quelle di **Piacenza e Dinazzano**.
- Dare maggiore enfasi al tema dell'**infrastrutturazione irrigua** (rete di distribuzione dell'acqua ed invasi per conservarla) alla luce dei cambiamenti climatici in atto: la gestione razionale della risorsa acqua non è un problema solo dell'agricoltura ma di tutto il mondo delle nostre imprese e delle nostre comunità. Occorre **progettare da ora nuovi invasi minori** per la raccolta di volumi d'acqua perché il territorio emiliano-romagnolo è tra quelli a rischio di siccità futura e bisogna favorire e **realizzare i collegamenti con il Canale Emiliano-Romagnolo per intercettare l'acqua del Po**.
- Sviluppare le reti di distribuzione dell'energia elettrica di media e alta tensione per supportare la competitività del sistema produttivo e le dinamiche della transizione ecologica.
- Incrementare la produzione di energia da fonti alternative tra cui il gas, sfruttando le potenzialità presenti sul territorio.
- L'Università può essere considerata *l'Infrastruttura della Società della Conoscenza*, e occorre fare in modo che continui a creare le condizioni per generare conoscenza per le imprese del territorio.

Digitalizzazione

- **Aumentare la capillarità di infrastrutture a banda ultralarga e la copertura delle reti radiomobili**, nelle aree dell'Appennino, nelle zone agricole ma anche nelle aree produttive e nelle periferie delle città) in grado di fornire una connettività con prestazioni adeguate alle esigenze di imprese, di cittadini e di turisti.
- **Favorire l'utilizzo di queste reti da parte delle imprese** non solo per lo **sviluppo del business** ma anche in relazione al fatto che **alcuni dei servizi abilitati contribuiscono a ridurre l'esigenza di mobilità** con quindi benefici per il territorio.
- **Armonizzare lo sviluppo di nuove infrastrutture a banda ultra larga a 1 giga e del 5G** su tutto il territorio regionale non lasciando indietro le zone più periferiche, non solo dell'Appennino che ospitano cittadini e imprese anche molto importanti.
- Continuare l'azione di diffusione della "cultura del digitale" nelle imprese promuovendo la **formazione continua dei dipendenti**.
- Sviluppare e promuovere **percorsi formativi nel settore dei trasporti e della logistica**, per colmare il divario di competenze delle imprese logistiche e dell'autotrasporto.



Infrastrutturazione BUL e 5G

Fabbisogni delle imprese

Strategia italiana per la Banda Ultralarga

Mappatura piano di cablaggio delle aree bianche

Cablaggio aree industriali

Emilia-Romagna: Osservatorio della connettività

- Le imprese dell'Emilia-Romagna, come emerso nella fase di concertazione territoriale, ritengono fondamentale lo sviluppo capillare e omogeneo delle reti ultraveloci, fisse e mobili, sul territorio regionale nella sua interezza, a beneficio non solo delle imprese e dei cittadini, ma anche della competitività del sistema turistico, confermando i risultati dell'indagine nazionale realizzata nel 2021 da Uniontrasporti*, in cui gli investimenti per la realizzazione in queste reti erano indicati tra gli interventi prioritari anche se la percentuale delle imprese che esprimeva un giudizio negativo sulla qualità delle reti esistenti è inferiore sia al dato nazionale sia a quello del Nord-Est.
- **Le applicazioni gestionali per la "contabilità, la finanza e il controllo di gestione" sono le applicazioni informatiche più utilizzate** sia dalle imprese manifatturiere (53,1%) sia dalle imprese dei trasporti e della logistica (44,5%) ma **con una quota significativa di imprese che ha dichiarato di non utilizzare nessuna applicazione** (22,5% e 30,5% rispettivamente per la prima e per la seconda categoria di imprese).
- **Un po' meno di un terzo delle imprese (30,1%) del trasporto e della logistica ritiene di essere "pronta"** per cogliere le opportunità offerte dal *digitale* (contro un 50,4% delle imprese manifatturiere): indipendentemente dalla categoria, **le imprese "non pronte" dichiarano una carenza di strumenti informatici** (27,7% delle imprese dei trasporti e della logistica), **di competenze** (23,1% delle imprese dei trasporti e della logistica e 21,8% delle imprese della manifattura) **e di professionalità** (30,7% delle imprese dei trasporti e della logistica).

* Sono state intervistate 6.413 imprese in tutta l'Italia (911 in Emilia-Romagna): il 75% rappresentato da imprese manifatturiere (settore C) e il resto (25%) da imprese dei trasporti e della logistica (settore H).

L'indagine è stata condotta con Sistema CATI nel periodo dal 13 maggio al 14 giugno 2021.

- Nel prossimo triennio, tra le prime quattro **priorità di investimento**, sia delle imprese della manifattura sia di quelle dei trasporti e delle logistica sono indicate i **software gestionali**, la **connettività in fibra ottica**, la **connettività mobile 4G/5G** e il **cloud**.
- **La semplificazione delle procedure burocratiche/amministrative, la velocizzazione dei rapporti con Clienti e Fornitori** oltre che l'efficientamento dei processi e la riduzione dei costi sono i **principali benefici** che le imprese si aspettano di cogliere con la **transizione digitale** mentre i **principali ostacoli** sono identificati nella **burocrazia**, nel **completamento dell'infrastrutturazione a banda ultralarga** del territorio e nella **trasformazione del "sistema Scuola"** affinché formi professionalità in linea con le esigenze delle imprese.
- Secondo le imprese di trasporto e logistica, **l'innovazione innescata dal digitale e applicata alle infrastrutture di trasporto**, consentirebbe **una più elevata interazione tra utente e l'infrastruttura stessa (27,6%)** e **la disponibilità di mezzi di comunicazione che faciliterebbero le comunicazioni tra operatori del trasporto, gestori dei terminal e Pubblica Amministrazione (26%)** con quindi un **utilizzo più efficiente ed efficace dell'infrastruttura stessa** oltre al **monitoraggio dell'impatto ambientale del trasporto (23,6%)**.

Verso la Gigabit Society

La **Strategia italiana per la Banda Ultralarga - "Verso la Gigabit Society"**, approvata dal Governo italiano il 25 maggio 2021, si pone in continuità con la precedente Strategia del 2015 e definisce le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale indicati dalla Commissione europea nel 2016 e nel 2021 - rispettivamente con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. «Gigabit Society») e la Comunicazione sul decennio digitale (cd. «Digital compass») con la quale ha presentato la visione, gli obiettivi e le modalità per conseguire la trasformazione digitale dell'Europa entro il 2030.

Tali obiettivi europei di trasformazione digitale si sviluppano intorno a 4 punti cardinali: (1) le competenze digitali; (2) la digitalizzazione dei servizi pubblici; (3) la trasformazione digitale delle imprese; (4) la realizzazione di infrastrutture digitali sicure e sostenibili. Per quanto riguarda queste ultime, uno degli obiettivi fissati dalla Commissione europea è permettere entro il 2030 che tutte le famiglie dell'UE possano beneficiare di una connettività Gigabit e che tutte le zone abitate siano coperte dalle reti 5G.

La Strategia, oltre ad avere come obiettivo il completamento del Piano di copertura delle aree bianche e delle misure a sostegno della domanda già avviate (c.d. voucher), prevede cinque ulteriori Piani di intervento pubblico per coprire le aree geografiche in cui l'offerta di infrastrutture e servizi digitali ad altissima velocità da parte degli operatori di mercato è assente o insufficiente, e si prevede lo sarà anche nei prossimi anni, utilizzando le parte delle risorse destinate alla transizione digitale nel **Piano nazionale di ripresa e resilienza italiano (PNRR)**.

L'obiettivo concreto della Strategia, così come indicato nel PNRR, è di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale entro il 2026, in anticipo rispetto agli obiettivi europei fissati al 2030.

L'investimento sarà accompagnato da un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e da aggiornamenti della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità fisse e mobili come strategiche.

“Verso la Gigabit Society” - Italia

La Strategia, i cui Ministeri di riferimento sono il Ministero per l’Innovazione Tecnologica e la Transizione Digitale e Ministero dello Sviluppo Economico, si compone di sette interventi, due in corso e previsti dalla Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e cinque Piani approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 nel PNRR e va ad incidere nelle aree a fallimento di mercato agendo quindi in sinergia con i piani di sviluppo delle proprie infrastrutture dichiarati dagli operatori di telecomunicazioni.

	<i>Aree di intervento</i>	Fondi PNRR (mln €)
➤ Italia 1 Giga	<i>Aree nere e grigie NGA</i>	3.863,5
➤ Italia 5G	<i>Corridoi 5G 5G-ready strade extra urbane Aree No 5G/4G</i>	2.020,0
➤ Scuole connesse		261,0
➤ Sanità connessa		501,5
➤ Isole minori	<i>Aree bianche NGA</i>	60,5
	TOTALE	6.706,5

"Verso la Gigabit Society" - Emilia-Romagna (30.06.2022)

Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (mio €)	Note	
Piano di cablaggio delle aree bianche	In corso di realizzazione	31.12.2022	≈ 119,358	UI "vendibili": 242.162	UI previste: 491.047
Piano voucher a imprese e professionisti	In corso erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 13,453	Prenotato: 2.343.900 €	Attivato: 1.165880 €
Italia 1 Giga	Lotto 9 Operatore aggiudicatario: Open Fiber	30.06.2026	≈ 222,060 (contributo massimo pari al 70% investimento)	Civici previsti 450.010	
Italia 5G: Rilegamento in fibra ottica di siti radiomobili esistenti	Lotto 3 * Operatore aggiudicatario: TIM	30.06.2026	≈ 124,769 * (contributo massimo pari al 90% spese ammissibili)	Siti da rilegare previsti: 2.007 *	
Italia 5G: Nuovi siti radiomobile (150 Mbps / 30 Mbps)	Lotto 5 ** Operatore aggiudicatario: INWIT in RTI con TIM e Vodafone	30.06.2026	≈ 55,673 ** (contributo massimo pari al 90% spese ammissibili)	Aree da coprire con i nuovi siti: 208 **	
Scuole connesse	Lotto 4 *** Operatore aggiudicatario: Fastweb	30.06.2026	≈ 11,496 ***	Sedi previste: 656 ***	
Sanità connessa	Lotto 4 *** Operatore aggiudicatario: TIM	30.06.2026	≈ 43,544 ***	Sedi previste: 1.760 ***	

UI: unità immobiliari

** Complessivo tra Emilia-Romagna, Calabria e Marche

* Complessivo tra Emilia-Romagna, Toscana e Liguria

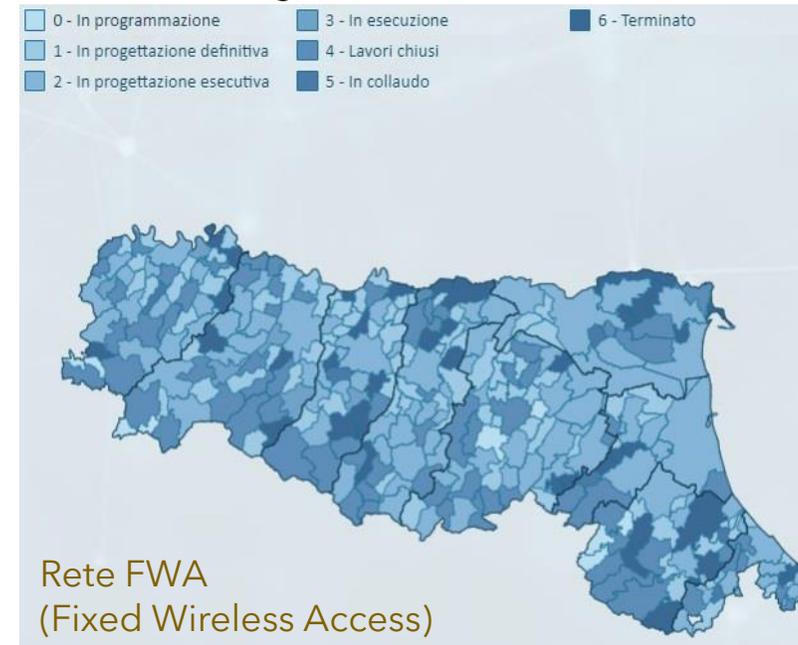
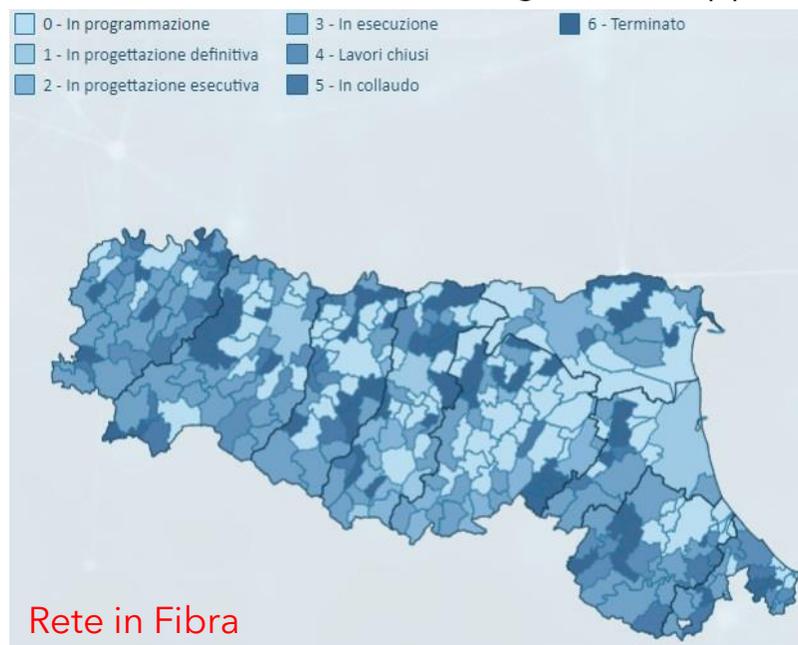
*** Complessivo tra Emilia-Romagna, Marche e Umbria

Emilia-Romagna - Piano di cablaggio delle aree bianche

Stato dei lavori (31.03.2022)

Gli interventi del Piano sono realizzati da Open Fiber (concessionario) e riguardano solo le aree a fallimento di mercato ovvero le aree dove gli operatori privati hanno dichiarato (nell'indagine di Infratel del 2015) di non essere interessati a sviluppare proprie infrastrutture. In queste aree (aree bianche) Open Fiber realizza una rete interamente in fibra (FTTH) o una rete in fibra fino a una stazione radio base alla quale è collegata via radio un'antenna posta sul tetto dell'unità abitativa (rete FWA), a seconda della maggiore o minore densità delle unità immobiliari.

Le infrastrutture così realizzate sono in grado di supportare connettività a livello del Gigabit.



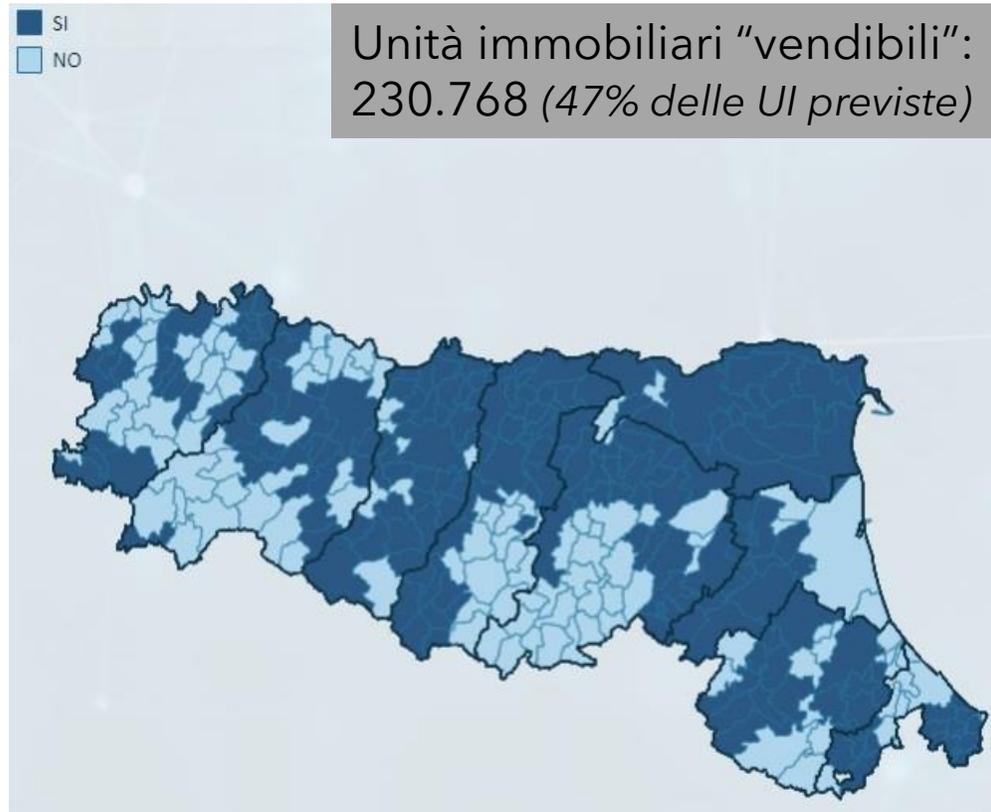
Le figure evidenziano lo stato dei lavori per le due tipologie di rete a livello di comune.

Nel territori di un comune ci potrebbero essere aree dove intervengono gli operatori e aree dove interviene Open Fiber nell'ambito del Piano di cablaggio delle aree bianche.

Fonte: elaborazioni Uniontrasporti su dati Mise/Infratel (<https://bandaultralarga.italia.it>)

Emilia-Romagna - Piano di cablaggio delle aree bianche

Comuni con UI in commercializzazione (31.03.2022)



Province	Unità Immobiliari "vendibili"
Bologna	24.186
Ferrara	32.294
Ravenna	24.860
Forlì-Cesena	22.781
Rimini	17.773
Modena	39.210
Piacenza	14.740
Parma	9.921
Reggio Emilia	45.003

Le unità immobiliari "vendibili" (o anche "commercializzabili") sono le unità immobiliari per le quali Open Fiber ha realizzato l'infrastruttura fino in prossimità e che quindi sono messe a disposizione, ad un prezzo regolato da AGCOM, degli operatori di telecomunicazione per veicolare la propria offerta di connettività all'utente finale.

Si sottolinea che sebbene sia stato colorato tutto il territorio comunale non vuol dire necessariamente che tutte le unità immobiliari del comune previste nel piano sono "vendibili" ma solo che in quel comune sono "vendibili" alcune unità immobiliari.

Fonte: elaborazioni Uniontrasporti su dati Mise/Infratel (<https://bandaultralarga.italia.it>)

Legge regionale 18 luglio 2014, n. 14

- La Regione Emilia-Romagna, con la Legge regionale 18 luglio 2014, n. 14 "Promozione degli investimenti in Emilia-Romagna" nell'articolo specifico, "Misure per il superamento del divario digitale negli insediamenti produttivi", definisce un modello di partnership pubblico privato in cui la Regione identifica in Lepida il soggetto che rende disponibili le attività tecniche finalizzate alla realizzazione delle infrastrutture.
- Secondo tale modello, dopo che il Comune, nel cui territorio ricade l'insediamento produttivo, ha verificato l'assenza di offerte da parte del mercato di servizi in banda ultralarga, il sistema pubblico metta a disposizione gratuitamente le tubature di sua proprietà per la posa di fibra ottica, mentre le aziende interessate finanziano interamente la realizzazione dell'infrastruttura e la posa della fibra ottica, con un contributo una-tantum.

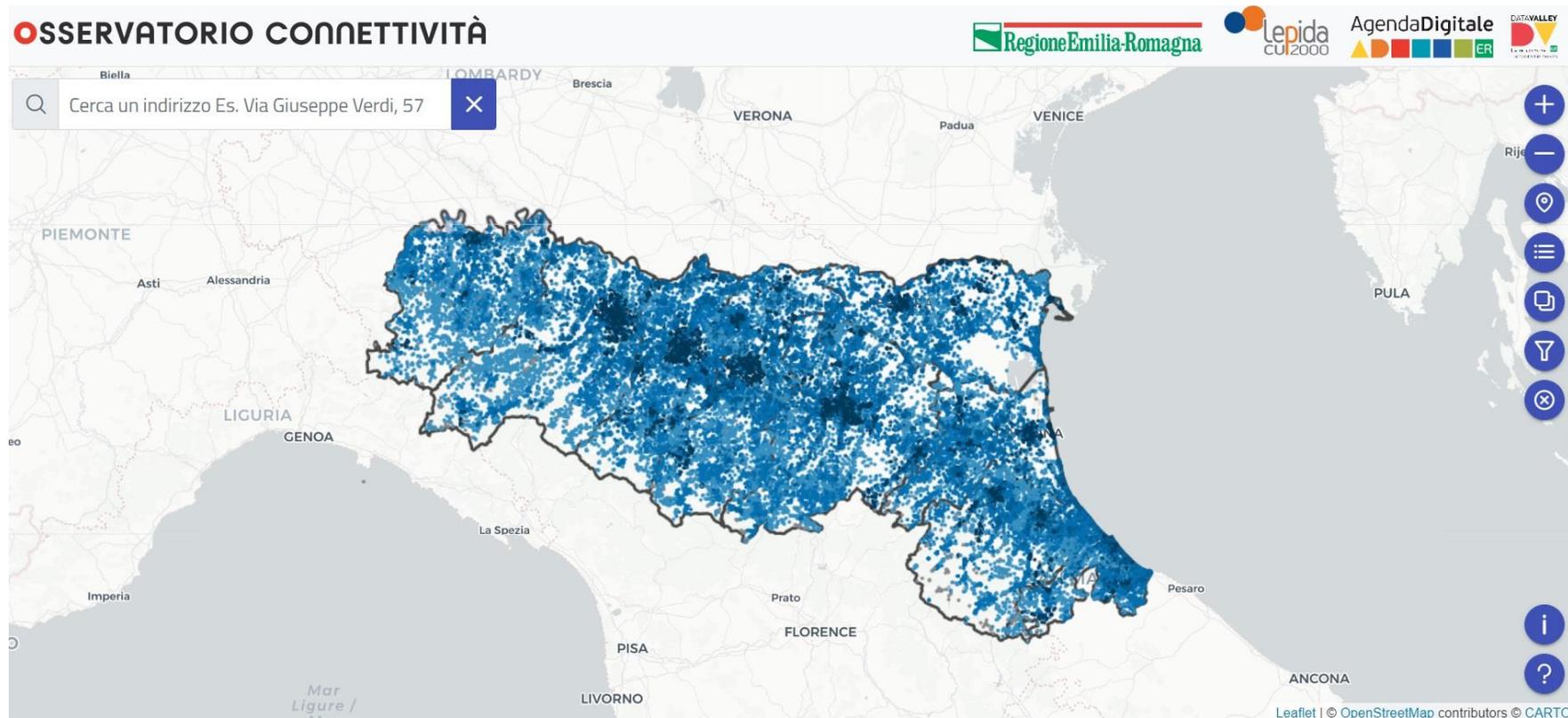
Accordi stipulati	107
Aree produttive BUL	258
Aziende connesse alla rete Lepida	505
Aziende con servizi dagli Operatori	469

- La rete viene realizzata da Lepida ed è di proprietà dell'Ente Pubblico (viene a far parte della rete Ledipa), ma a tutti i soggetti che hanno contribuito a finanziare il costo viene dato un diritto di uso tipicamente quindicennale, rinnovabile, per un numero di fibre ottiche congrue alle necessità di servizio.
- Il servizio finale verrà erogato da operatori selezionati attraverso una manifestazione di interesse pubblicata sul sito di Lepida: nel caso non si trovassero operatori interessati la rete verrà accesa da Lepida in attesa di operatori privati interessati.

Fonte: Lepida (<https://www.lepida.net/progetti-strategici-speciali/aree-industriali>) - 26 giugno 2022

Ad inizio di luglio, la Regione Emilia-Romagna ha reso disponibile on-line **l'Osservatorio della connettività** ovvero una mappa interattiva per monitorare lo stato di avanzamento della banda ultralarga, civico per civico (<https://osscon.lepida.it/cabled>).

L'Osservatorio, realizzato dalla Regione con il supporto di Lepida, integra i dati da fonti diverse, quali AGCOM, Infratel, Open Fiber e operatori privati, per fornire a tutti informazioni sulle *tecnologie di connettività* (rete fissa cablata e rete wireless), sulle *performance massime di connessione presenti a livello dei singoli civici* e sui *principali piani di sviluppo nazionali in corso*.





Conclusioni

Punti di attenzione

Il territorio regionale dell'Emilia-Romagna si colloca in **una posizione privilegiata nella rete transeuropea di trasporto**, attraversato da **tre importanti Corridoi europei** che tracciano le direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest: **Scandinavo-Mediterraneo** (asse del Brennero), **Baltico-Adriatico** (con il porto di Ravenna). **Mediterraneo** (con le infrastrutture per la navigazione interna).

La regione dispone anche di **una capillare rete stradale e ferroviaria, ma con un livello di prestazione eterogeneo sul territorio**. Lo stato di inadeguatezza della rete ferroviaria, non ancora completamente in linea rispetto agli standard europei (in termini di sagoma, modulo e peso assiale), ha favorito **un preponderante utilizzo della modalità stradale con evidenti conseguenze sull'inquinamento e sulla sicurezza**.

Ai due anni di emergenza sanitaria legata alla pandemia da Covid-19, si è aggiunta la grave emergenza del 2022, prima di tutto umanitaria, ma anche economica, legata al conflitto in corso in Ucraina. A partire da questo fragile contesto, risulta generalizzata per tutti i territori emiliano-romagnoli l'esigenza di intervenire urgentemente a sostegno del sistema di mobilità delle persone e delle merci, attraverso **soluzioni progettuali pragmatiche e finanziariamente sostenibili** che accelerino il processo di modernizzazione delle reti infrastrutturali e logistiche.

D'altra parte, questo è anche un contesto di grandi opportunità che difficilmente si ripresenteranno e, proprio per questo, Unioncamere Emilia-Romagna intende ancor di più **partecipare attivamente alla ripresa dell'economia delle regione**, fornendo analisi, ipotesi di intervento e contributi operativi allo sviluppo di un **sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - moderno, sostenibile e interconnesso**. L'emergenza sanitaria ha evidenziato ulteriormente il ruolo chiave delle infrastrutture digitali, che restano al centro del dibattito nella fase di ripresa economica come condizione essenziale per operare in un'economia moderna basata sulla connettività veloce ed efficiente.

Unioncamere Emilia-Romagna assieme a tutte le Camere di commercio della regione, seguendo un approccio bottom-up, ha avviato un'attività di ascolto e concertazione a livello locale che ha visto il coinvolgimento delle associazioni datoriali locali, delle imprese e dei attori chiave sul territorio (quali le amministrazioni provinciali e comunali) che ha portato all'individuazione di una serie di opere infrastrutturali prioritarie per il mondo imprenditoriale dell'Emilia-Romagna livello territoriale.

Le quarantotto (**48**) opere individuate sono state organizzate su tre livelli di priorità arrivando a selezionare **diciassette opere (17) di livello uno** raggruppate in **5 macro obiettivi**:

- Adeguamento e potenziamento dei collegamenti al porto di Ravenna;
- Potenziamento dei collegamenti ferroviari con i porti liguri;
- Maggiore accessibilità e mobilità sostenibile delle località costiere;
- Rendere più fluido il traffico stradale in direzione Nord-Sud e Est-Ovest;
- Sviluppo delle modalità di trasporto più eco-sostenibili alternative alla gomma.

Il focus è sulle **infrastrutture** viarie e ferroviarie che sottendono le grandi direttrici europee Nord-Sud ed Est-Ovest e che, se adeguatamente valorizzate, sono **determinanti per avvicinare le imprese alle grandi dorsali di traffico**.

Il processo di trasformazione infrastrutturale e logistica per una crescita sostenibile dell'Emilia-Romagna ha nella coesione d'intenti con i territori uno dei fattori determinanti. Per questo **una visione organica d'insieme anche coordinata con le regioni limitrofe**, Lombardia, Veneto, Marche, Toscana, Liguria e Piemonte risulta auspicabile.

A completamento dell'analisi, di seguito vengono evidenziati 4 ulteriori punti di attenzione che prendono spunto anche dalle tematiche complementari segnalate.



TEMPISTICHE E COORDINAMENTO DELLA GRANDE CANTIERIZZAZIONE E DEGLI INTERVENTI DI MANUTENZIONE

- Occorre porre attenzione ai tempi di realizzazione delle infrastrutture poiché ad oggi la media dei tempi è troppo elevata: vi è una questione di iter per le autorizzazioni e gli espropri legata alla difficoltà dei piccoli Comuni di poter disporre di professionalità adeguate, oltre alla carenza di imprese subito pronte a realizzare i lavori.
La capacità decisionale della Pubblica Amministrazione, la semplificazione della burocrazia e la velocizzazione delle procedure autorizzative sono gli elementi chiavi al fine di individuare gli interventi prioritari e attuare un'adeguata programmazione che garantisca il rispetto del cronoprogramma.
- Inoltre è opportuno un coordinamento, sia per la grande cantierizzazione prevista nella realizzazione/adequamento delle infrastrutture viarie sia per gli interventi di manutenzione, in particolare per sui manufatti stradali (ponti, viadotti, cavalcavia), per garantire percorsi alternativi e contenere gli impatti sulla mobilità.
E' poi necessario tener conto nella programmazione degli interventi sulle grandi arterie stradali con quelli sulla rete di viabilità ordinaria e cittadina per limitare i disagi ed evitare colli di bottiglia.



IMPLEMENTARE UNA VISIONE ORGANICA DELLE STRUTTURE AEROPORTUALI E LOGISTICHE PRESENTI SUL TERRITORIO EMILIANO-ROMAGNOLO (ATTUALE E FUTURA)

- La presenza di quattro aeroporti (Bologna, Forlì, Parma e Rimini - San Marino) pone la regione Emilia-Romagna in una posizione di vantaggio che può essere rafforzata con una visione organica a livello regionale di tutte le strutture aeroportuali facendo in modo che lavorino in squadra per lo sviluppo del turismo e della logistica dell'Emilia-Romagna.
- È necessaria una visione di sistema che consenta di delineare e potenziare le vocazioni degli aeroporti esistenti, in ottica di complementarietà e di funzionalità ai piani di sviluppo delle infrastrutture viarie e ferroviarie per il collegamento alle località turistiche della costa e dell'entroterra oltre che agli hub logistici.
- Allo stesso modo si rileva la necessità di una visione organica regionale sul ruolo ricoperto dalle piattaforme logistiche esistenti (Interporto di Bologna, Interporto di Parma, area logistica di Piacenza, ..) in ottica di valorizzazione del territorio regionale come area logistica compatta, integrata, polifunzionale, di riferimento per il centro e il nord Europa e per il Far East, anche grazie alla realizzazione della ZLS dell'Emilia-Romagna.



GARANTIRE LA MOBILITA' DIRETTA TRA LE VALLI DELL'APPENNINO (COLLEGAMENTI INTERVALLIVI)

- L'accessibilità delle aree dell'Appennino è uno degli elementi chiave per garantire ai cittadini e alle imprese che vi operano una qualità della "vita" e una limitazione degli extra costi operativi, quali per esempio quelli del trasporto, che le imprese devono sostenere rispetto alla "pianura" al fine di arginare il fenomeno dello spopolamento ed avviare una riscoperta della "montagna" dal punto di vista turistico (sia proveniente dall'estero sia di prossimità) ed anche di scelta di vita (maggiore tranquillità, sicurezza, spazi).
- Purtroppo lo stato attuale delle strade non garantisce trasferimenti in sicurezza e con tempi "accettabili" sia da queste aree alla "pianura" sia tra le aree stesse, soprattutto se si trovano in valli differenti con quindi la necessità di un "attraversamento" della montagna.
- Nel PNRR sono stati previsti fondi per la manutenzione straordinaria delle strade nei comuni delle aree interne dell'Emilia-Romagna tra cui quelle dell'Appennino ma occorre fare in modo che questa azione che non rimanga limitata nei tempi del PNRR.
- Inoltre la costruzione di un quadro d'insieme della viabilità intervalliva, associato a quello della disponibilità di reti a banda ultralarga e 5G e a quello dei "servizi" quali scuole e sanità permetterebbe di avere un base sulla quale definire le iniziative a sostegno della «vivibilità» e dello sviluppo economico di queste zone.



PROMUOVERE L'EMILIA-ROMAGNA COME LABORATORIO PER NUOVE TECNOLOGIE E PARADIGMI PER LA MOBILITA'

- Mettere a fattor comune i numerosi progetti esistenti sulla rete ciclabile, avviare una progettazione coordinata sul territorio, che permetta di creare una rete continuativa.
- Incentivare la mobilità green con la realizzazione di una rete capillare di stazioni di ricarica dei veicoli elettrici e di stazioni di rifornimento GNL e idrogeno.
- Promuovere le vie d'acqua del bacino del Po per il trasporto delle merci oltre che per cittadini e turisti.
- Sviluppare politiche di mobilità nelle aree montane/marginali con integrazione oraria con le altre modalità di trasporto, non solo per domanda turistica ma anche per i trasferimenti casa-lavoro.
- Creazione di «hub intermodali» con annessi parcheggi opportunamente dimensionati in prossimità dei punti di accesso alle principali infrastrutture stradali e autostradali collegati alle aree produttive e ai centri urbani nell'ambito di politiche di modalità sostenibile (navette, e-bike, monopattini, ..) e dei piani di spostamento casa-lavoro al fine di scaricare dai veicoli privati la viabilità locale.

Report realizzato da Unioncamere
Emilia-Romagna con il supporto
tecnico scientifico di



UNIONTRASPORTI

