





Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Friuli Venezia Giulia

Le opere indifferibili per il sistema economico del Friuli Venezia Giulia







Prefazione	03
Premessa	05
Obiettivo	06
Il contesto di riferimento	07
Le priorità infrastrutturali del Friuli Venezia Giulia	16
Tematiche complementari	35
Infrastrutturazione BUL e 5G	41
Conclusioni	48





In una politica seria di sviluppo socio-economico, gli investimenti in infrastrutture rappresentano - senza ombra di dubbio - una priorità. La realizzazione di infrastrutture, infatti, crea valore e contribuisce alla crescita economica dei paesi per effetti sia diretti sia indiretti, quali l'aumento del PIL, la creazione di posti di lavoro, l'aumento della produttività degli attori economici che ne usufruiscono, la promozione della concorrenza e della cooperazione.

Questa la motivazione che ha spinto il Sistema Camerale Regionale ad aderire alla proposta di Unioncamere che - attraverso la preziosa collaborazione di Uniontrasporti - ha finanziato la realizzazione del "Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Friuli Venezia Giulia. Le opere indifferibili per il sistema economico del Friuli Venezia Giulia" il quale, insieme alle altre pubblicazioni regionali, contribuisce in maniera significativa a dare uno spaccato di quello che è lo stato dell'arte dell'infrastrutturazione del nostro Paese.

In modo particolare, per il Sistema Camerale è particolarmente importante poter disporre di un territorio dotato di infrastrutture di valore, perché è solo attraverso queste che il tessuto delle imprese può crescere in termini di competitività. Resta inteso, altresì, che la piattaforma logistica regionale non è la semplice somma delle infrastrutture che la compongono: essa è il risultato di condivisione di strategie di un territorio, di visioni complementari del suo futuro, traduce in hub e arterie la voglia di essere una regione unita, forte, aggressiva nei confronti della concorrenza e attraente per quelle imprese che intendono insediarvisi, integrarsi e concorrere alla sua particolarità.

Vero è che le infrastrutture di un territorio rappresentano una sorta di cartina tornasole delle politiche attuate negli anni, delle visioni che le hanno guidate, della capacità di presentarsi come fertile substrato per un tessuto imprenditoriale che ha necessità di essere sostenuto, ora come non mai, a causa dei danni che sta subendo quali conseguenze delle purtroppo note vicende internazionali.

Ecco allora che il "Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali" vuole essere qualcosa di più di una fotografia, sicuramente utilissima e significativa, dello stato delle nostre infrastrutture regionali. Esso vuole restituire soprattutto l'immagine di una regione che lavora per le nostre imprese attraverso i fatti, attraverso il potenziamento delle vie di comunicazione anche digitali, attraverso l'affermazione dei suoi porti, attraverso l'innovazione delle sue reti di collegamento, capace di presentarsi con particolarità quali, a titolo puramente esemplificativo, la ZLS.

Il lettore troverà in queste pagine un grande contenitore in cui si riversa la conoscenza e la grandezza della gente del Friuli Venezia Giulia e delle sue imprese e ritroverà in esse l'orgoglio di appartenere ad una regione che - per la posizione geografica e per la storia travagliata che l'ha percorsa, "sa essere perché sa fare".

Un ringraziamento particolare va da parte nostra a Unioncamere e a Uniontrasporti per l'importante lavoro che hanno realizzato che dà il giusto valore al nostro territorio tutto e alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia per la costante collaborazione fornita.

IL PRESIDENTE

DELLA CAMERA DI COMMERCIO VENEZIA GIULIA

Antonio Paoletti

IL PRESIDENTE

DELLA CAMERA DI COMMERCIO PORDENONE UDINE

Giovanni Da Pozzo

Il presente documento, promosso dalle Camera di commercio Venezia Giulia e Pordenone-Udine e redatto da Uniontrasporti scarl, ha lo scopo di sintetizzare le **priorità infrastrutturali indicate dal mondo associativo e imprenditoriale del Friuli Venezia Giulia** su cui occorre intervenire con urgenza per aiutare il sistema economico a superare la crisi innescata dalla pandemia e dal conflitto in Ucraina e a recuperare in competitività e attrattività, soprattutto rispetto ai mercati internazionali.

Nell'ambito del Fondo di Perequazione 2019-2020 dedicato alle Infrastrutture, promosso da Unioncamere italiana, il sistema camerale del Friuli Venezia Giulia vuole 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 alla sensibilizzazione delle PMI sui temi della Banda ultralarga e del 5G a favore della 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.

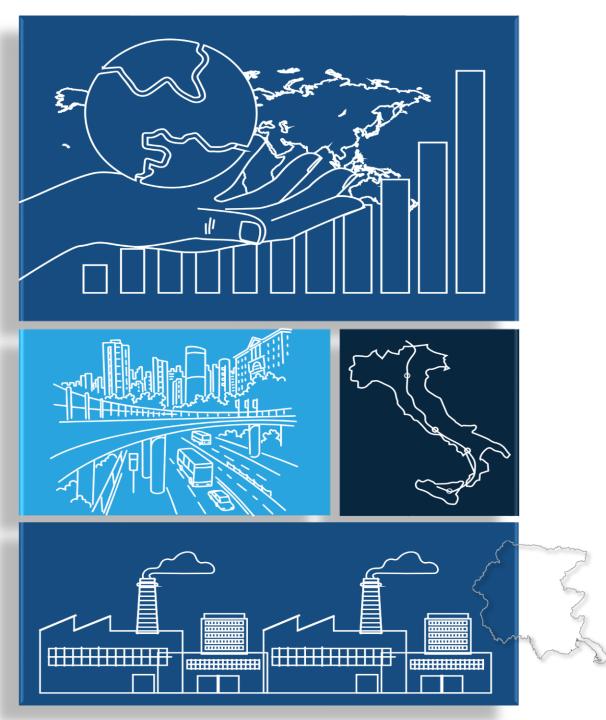
Il Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Friuli Venezia Giulia vuole essere uno **strumento di proposta** per far giungere agli enti di governo centrali e locali le richieste del sistema produttivo regionale rispetto alle opere indifferibili e necessarie per tornare a competere sui mercati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

In tale contesto, il sistema camerale della Venezia Giulia e di Pordenone-Udine intendono svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresentano 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 - green e sintetica** – si giunge a definire un elenco delle opere irrinunciabili di chi produce e di chi muove la merce, quale valido contributo per migliorare la strategia sulle infrastrutture e aumentare il livello di servizio fornito a residenti, turisti e merci.

Il Friuli Venezia Giulia ha bisogno di attrezzarsi ulteriormente per diverse ragioni, per:

- assumere sempre di più il ruolo di piattaforma logistica integrata del centro Europa;
- dare piena attuazione al regime di **Porto franco internazionale di Trieste** al fine di sfruttarne appieno le potenzialità, favorendo l'insediamento di attività industriali nelle aree extradoganali del porto;
- dar vita all'istituzione della **Zona Logistica Semplificata (ZLS)** e rilanciare l'attrattività delle imprese locali;
- farsi trovare pronta all'importante appuntamento rappresentato da **Gorizia Capitale Europea della Cultura 2025**, che avrà potenziali ricadute innanzitutto sull'attrattività delle destinazioni del territorio, anche in termini di riposizionamento sul mercato internazionale.

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 anche andando ad integrare quanto già programmato, con suggerimenti e proposte che giungono dalle imprese che quotidianamente vivono il sistema infrastrutturale del Friuli Venezia Giulia.



Il contesto di riferimento

Quadro economico

Commercio estero

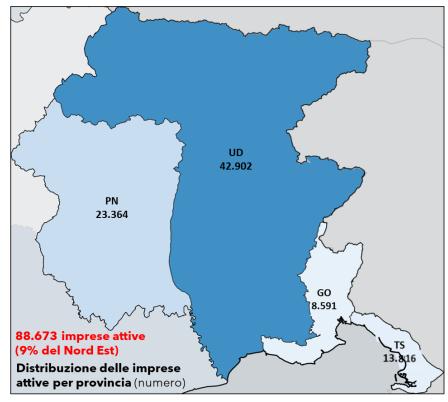
Specializzazioni economiche

Offerta infrastrutturale

Performance infrastrutturale

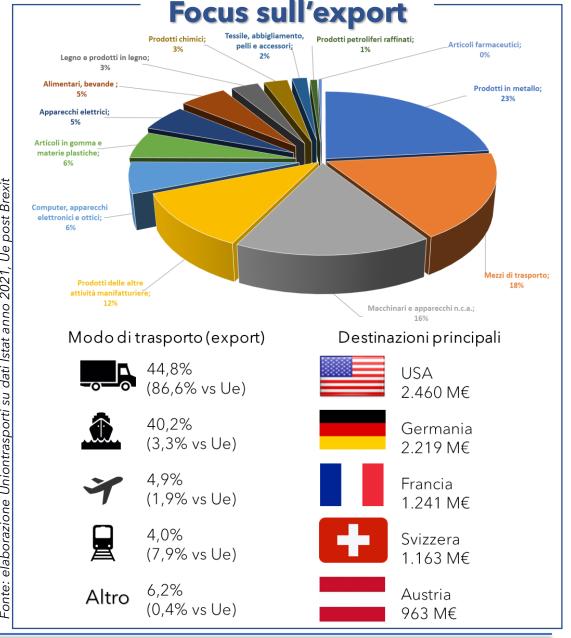
Il Friuli Venezia Giulia nel Ten-T

- Nel 2020 il Prodotto Interno Lordo (PIL) in Friuli Venezia Giulia è stato pari a 36,8 miliardi di euro, il 2% del PIL nazionale e il 10% del PIL del Nord est, -6,3% rispetto al 2019, leggermente inferiore rispetto alla contrazione italiana e quello della macro regione di appartenenza (PIL Italia -7,9%, PIL Nord Est -8,0%).
- Il PIL pro capite nel 2020 (30.579 euro vs 32.962 media Nord Est e al 9° posto nella classifica delle regioni italiane) si è ridotto del -6% rispetto al 2019.
- L'agroalimentare è uno dei segmenti più significativi dell'economia regionale con 476 milioni di euro di valore aggiunto, insieme all'economia del mare. La **metalmeccanica** è il settore trainante dell' export regionale. Il **Sistema casa** caratterizza tradizionalmente la Regione ed è rappresentato **dall'industria del legno** e dalle imprese operanti nella fabbricazione di mobili.
 - **L'economia del mare** è uno dei segmenti più significativi dell'economia regionale, in termini di incidenza sul valore aggiunto; il primo posto è occupato da **Trieste** con il 15,4% del v.a. totale del settore. Infine, lo **Smart health**, nel settore della salute intelligente, in cui operano oltre 150 aziende di alta tecnologia come le tecnologie biomedicali, la bioinformatica e lo sviluppo di terapie innovative.
- Nel 2021 nel Friuli Venezia Giulia risultano attive **88.673** imprese, pari al 2% del totale nazionale e al 9% del Nord Est. Sono in aumento rispetto al 2020 (+0,74%); in particolare sono aumentate le **società di capitali** (+0,6%), mentre è diminuito il numero delle **società di persona** (-0,36%) e quello delle **ditte individuali** (-0,47%).
- Dal punto di vista dei settori, sono aumentate le imprese nel comparto delle costruzioni (+2,12%) e dei servizi (+1,47%) mentre registrano un lieve calo le imprese del commercio (-0,05%), dell'industria (-0,61%) e quelle dell'agricoltura (-0,63%).
- L'incidenza delle **imprese artigiane** sul totale regionale è di circa il 31%.



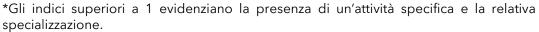
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Registro Imprese 2021

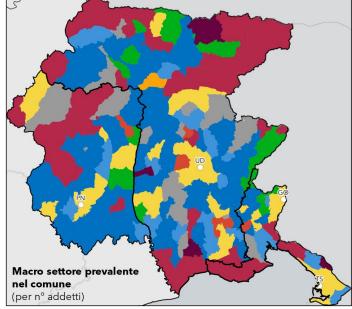
- Nel 2021 il Friuli Venezia Giulia ha registrato un **interscambio commerciale** (import+export) con l'estero pari a quasi 28 miliardi di euro, in ripresa del 30% rispetto al 2020, recuperando e superando ampiamente i livelli pre-pandemici. Le importazioni sono state pari a 9,3 miliardi di euro (34%) e le esportazioni pari a 18,1 miliardi di euro (66%).
- La quasi totalità dei prodotti esportati (97,5%) deriva dall'**industria manifatturiera**. All'espansione dell'export hanno contribuito in particolare i **prodotti in metallo** (23,3%) con un aumento rispetto all'anno precedente del 47%, nonché i **mezzi di trasporto** (3,13 miliardi di euro, in crescita del 49%) e **macchinari e apparecchiature** terzo settore in volume dell'export friulano (2,8 miliardi, in crescita del 10%).
- **Udine** è l'unica provincia del Nord est che rientra tra le prime 10 più esportatrici, occupando la decima posizione con 5,39 miliardi di euro. **Trieste** e **Pordenone** si posizionano, rispettivamente, al 14° e 15° posto con 3,67 miliardi di euro per la prima e 3,58 miliardi di euro per la seconda. **Gorizia** chiude la classifica del Nord Est con 1,6 miliardi di euro.
- Il **trasporto su strada** è la modalità maggiormente utilizzata nelle esportazioni (44,8% al netto del non dichiarato) che diventa la modalità prevalente verso l'Ue (86,6%). Segue il **trasporto marittimo** con il 40,2%.
- Il principale mercato delle esportazioni del Friuli Venezia Giulia sono gli **Stati Uniti** con il 13,6%. Seguono, tra le prime 5, Germania (12,2%), Francia (6,8%), Svizzera (6,4%), e Austria (5,3%).

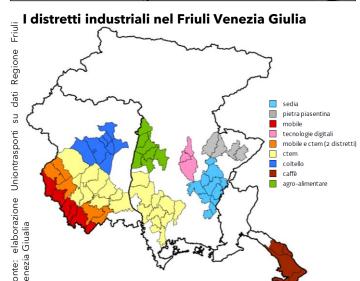


Indice di specializzazione* e settori produttivi prevalenti rispetto al numero degli addetti

PESO %	GO	PN	TS	UD	FVG
4,0%	1,1	1,5	0,2	1,0	0,8
18,4%	0,9	1,3	0,4	1,0	1,1
11,5%	1,4	1,3	0,7	0,8	1,0
8,0%	1,0	0,9	1,1	1,1	1,0
9,9%	0,8	0,8	1,5	1,0	0,8
13,5%	1,1	0,8	1,2	1,1	1,0
9,8%	1,1	0,9	1,2	1,0	1,1
3,2%	0,7	0,7	1,8	0,9	1,1
1,5%	1,2	0,9	1,3	0,9	1,0
20%	0,9	0,9	1,2	1,0	1,0
100%	10,6%	27,2%	17,2%	45,0%	
	-	4	1	5	8
	% 4,0% 18,4% 11,5% 8,0% 9,9% 13,5% 9,8% 3,2% 1,5% 20%	% GO 4,0% 1,1 18,4% 0,9 11,5% 1,4 8,0% 1,0 9,9% 0,8 13,5% 1,1 9,8% 1,1 3,2% 0,7 1,5% 1,2 20% 0,9	% GO PN 4,0% 1,1 1,5 18,4% 0,9 1,3 11,5% 1,4 1,3 8,0% 1,0 0,9 9,9% 0,8 0,8 13,5% 1,1 0,9 3,2% 0,7 0,7 1,5% 1,2 0,9 20% 0,9 0,9 100% 10,6% 27,2%	% GO PN IS 4,0% 1,1 1,5 0,2 18,4% 0,9 1,3 0,4 11,5% 1,4 1,3 0,7 8,0% 1,0 0,9 1,1 9,9% 0,8 0,8 1,5 13,5% 1,1 0,8 1,2 9,8% 1,1 0,9 1,2 3,2% 0,7 0,7 1,8 1,5% 1,2 0,9 1,3 20% 0,9 0,9 1,2 100% 10,6% 27,2% 17,2%	% GO PN IS OD 4,0% 1,1 1,5 0,2 1,0 18,4% 0,9 1,3 0,4 1,0 11,5% 1,4 1,3 0,7 0,8 8,0% 1,0 0,9 1,1 1,1 9,9% 0,8 0,8 1,5 1,0 13,5% 1,1 0,8 1,2 1,1 9,8% 1,1 0,9 1,2 1,0 3,2% 0,7 0,7 1,8 0,9 1,5% 1,2 0,9 1,3 0,9 20% 0,9 0,9 1,2 1,0 100% 10,6% 27,2% 17,2% 45,0%







settore relativo all'industria tradizionale (agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.) occupa poco più del 18% degli addetti nelle unità locali ed è il secondo settore in regione dopo gli altri servizi (attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi); seguono i servizi di accoglienza, l'industria specializzata (chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc) e la logistica e distribuzione. L'agricoltura e le attività ambientali, invece, risultano essere i settori meno presenti. Osservando il peso delle singole province nel tessuto economico-produttivo regionale è evidente il ruolo dominante della provincia di **Udine**, dove si concentra il 45% degli addetti presenti.

Nel Friuli Venezia Giulia il

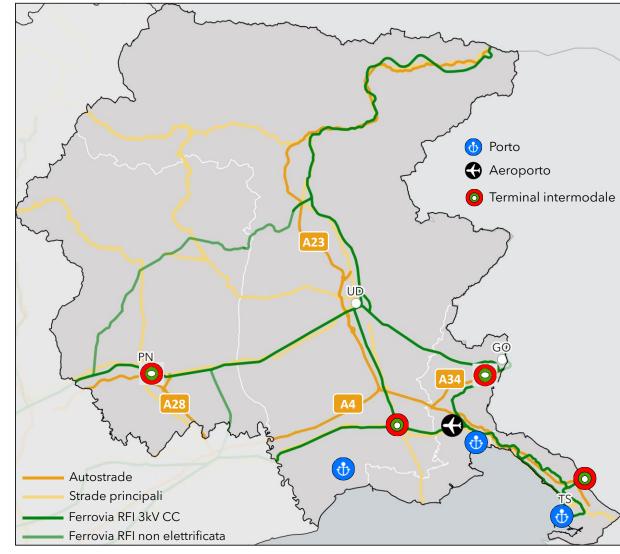








- 3.600 Km di rete stradale di cui il 7% sono di categoria autostradale e il 6% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas.
- 466 Km di rete ferroviaria RFI, di cui l'82% elettrificata (3kV CC) e il 64% a doppio binario.
- **3 porti**: **Trieste** (inserito nel Core Network europeo sia come porto marittimo che come porto interno, 1° porto in Italia nel **2021** per numero tonnellate, circa 55 milioni, 5° per numero TEU, circa 757 mila unità), Monfalcone (inserito nel Comprehensive Network sia come porto marittimo che come porto interno), Porto Nogaro (porto interno di interesse regionale, inserito nel Comprehensive Network).
- 1 aeroporto: Trieste-Ronchi dei Legionari (GO), con quasi 349 mila passeggeri nel 2021, inserito nel Comprehensive Network europeo.
- 4 terminal intermodali: Interporto di Cervignano del Friuli (UD), nodo del Core Network (all'incrocio tra il Corridoio Baltico-Adriatico e il Corridoio Mediterraneo), Interporto di Trieste/Fernetti (TS) e SDAG Interporto di Gorizia (GO) nei pressi del confine tra Italia e Slovenia e Interporto - Centro Ingrosso di Pordenone.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie









INDICATORE DI SINTESI

# FVG	PROV	# Italia
1°	TS	11°
2°	GO	14°
3°	UD	18°
4°	PN	43°

Secondo l'indicatore di performance costruito da Uniontrasporti per conto di Unioncamere italiana, nel 2021, con dati riferiti al 2019, l'attuale sistema infrastrutturale della regione Friuli Venezia Giulia vede la provincia di **Trieste** che si posiziona al **1° posto in regione** e all'**11° in Italia**, grazie alla sua performance portuale (3ª in Italia) e ferroviaria (9ª in Italia).

Di contro la provincia di **Pordenone** risulta quella con il gap infrastrutturale più ampio (al 43° posto nella classifica nazionale), soprattutto rispetto alle infrastrutture ferroviarie (83°) e stradali (76°).

Gorizia e **Udine** occupano rispettivamente il 14° e il 18° posto della classifica nazionale grazie alla performance ferroviaria (11ª in Italia) e portuale (16ª) per la prima, mentre per quella stradale e ferroviaria (14ª in Italia) per la seconda.



Infrastrutture stradali: la prima posizione nella classifica regionale premia la provincia di Udine (14° posto in Italia), seguita dalla provincia di Trieste (17° posto). In entrambe le province il contesto è favorito dalla presenza di assi stradali appartenenti al Core Network europeo, ma la provincia di Udine spicca anche per una buona funzionallità della rete stradale rispetto al territorio (veicoli circolanti per km di strada, incidentalità, volumi di traffico sugli assi autostradali). Rispetto alla performance nazionale, il territorio regionale è particolarmente penalizzato in termini di dotazione (scarsa consistenza della rete stradale e assenza di assi autostradali a 3 o più corsie) e in termini di strategia (spesa per interventi strategici e tempi di realizzazione). La provincia di Pordenone registra la peggiore performance, al 76° posto nella classifica nazionale (quartultima nel Nord Est), soprattutto a causa della scarsa consistenza della rete, in particolare di categoria autostradale.



Infrastrutture logistiche*: tutte le province presentano una scarsa performance a livello regionale. Si evidenziano soprattutto carenze in termini dotazionali (disponibilità di superfici, area logistica e intermodale, capacità magazzini, numero binari), funzionali (coppie treni/anno, specializzazione manifatturiera dell'area di influenza, n° operatori, posizionamento nel ranking europeo) e strategici (spesa per interventi di rilievo). Tuttavia la provincia di Pordenone si posiziona al 1° posto in regione (13° nel Nord Est, 22° in Italia), grazie all'effetto gravitazione di 5 interporti (Portogruaro, Cervignano, Venezia, Padova e Trieste).

^{*}Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance è stata valutata tenendo conto della capacità di attrazione non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe



Infrastrutture ferroviarie: Nonostante un contesto poco favorevole che caratterizza tutte e 4 le province (scarsa numerosità di stazioni, nessuna di categoria Platinum, assenza di linee AV, presenza di aree rurali/scarsamente popolate), la provincia di Trieste si posiziona al 3º posto nella macroarea del Nord Est (dopo Verona e Bologna) e al 9º in Italia. I punti di forza della provincia di Trieste si riscontrano in 3 dei 4 ambiti di analisi: la dotazione (consistenza della rete ferroviaria, interamente elettrificata), la funzionalità (massa assiale, copertura GSM-R, presenza di servizi di mobilità integrata in stazione, come TPL, taxi, posteggio bici, ecc.) e la strategia (nonostante una spesa contenuta in opere ferroviarie in tutta la regione, si tratta guasi interamente di opere strategiche). Rispetto a quest'ultimo ambito, l'età media dei convogli in Friuli Venezia Giulia è inferiore al dato nazionale (10,8 anni vs 15,4 anni), i convogli di età superiore a 15 anni incidono per l'8%. La provincia di **Pordenone** evidenzia la **peggiore performance** (penultima nel Nord Est, seguita da Belluno, e 83ª in Italia): penalizzata in tutti gli ambiti, in particolare si evidenzia la scarsa consistenza della rete ferroviaria, di cui il 66% non elettrificata e a singolo binario), scarsa copertura GSM-R, nessuna spesa per interventi ferroviari di rilievo. Infrastrutture portuali*: dalla lettura dell'indicatore questa categoria risulta la più forte a livello regionale, con un ruolo dominante della provincia di Trieste, al 1º posto nella classifica del Nord Est e al 3º in quella nazionale, grazie allo scalo di Trieste (nodo Core del Network europeo e 1º per traffico merci in Italia, seguito da quello di Genova). La provincia di **Pordenone** risulta ancora quella più penalizzata, nonostante l'effetto gravitazione dei porti di Venezia e Trieste. Nel complesso, la forte crescita dei traffici rilevata nel quinquennio 2015-2019 (+8,4% sul dato tonnellaggio totale) e in particolare, dopo la flessione causata dalla pandemia, la ripresa nel biennio 2020-2021 - dove la variazione 2021/2020 ha segnato un aumento del 2,2% sul tonnellaggio totale - ha determinato un intenso livello di utilizzo delle infrastrutture portuali rispetto alla capacità. A inizio 2021 il nuovo terminal della Piattaforma Logistica di Trieste ha avviato le proprie attività, con importanti servizi marittimi settimanali, che andranno via via consolidandosi e crescendo verso la piena capacità dell'infrastruttura, destinata nel lungo periodo a svilupparsi, sul piano infrastrutturale, nel futuro terminal container del Molo VIII. Nel medio-lungo periodo, si evidenziano, inoltre, le opere in progettazione da parte dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale, in primis nell'ambito del Piano nazionale di investimenti complementari al PNRR (PNC): l'ammodernamento

industriali adiacenti. Le opere pubbliche sono complementari a progetti di investimento che verranno realizzati dalle imprese terminaliste; tali interventi, oltre a tradursi nell'ampliamento e potenziamento di aree ed infrastrutture destinate ad attività portuali e logistiche collegate (circa 40.000 mq di banchine portuali e 350.000 mq di aree logistico-industriali) determineranno un ulteriore miglioramento nella performance strategica del territorio triestino in termini di spesa per opere portuali strategiche, finanziamento, efficienza e autonomia finanziaria dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale.

del terminal contenitori del Molo VII; la realizzazione della stazione ferroviaria di Servola e il potenziamento delle infrastrutture nell'area dell'ex Ferriera; la prima fase del nuovo terminal RO-RO/multipurpose Noghere e l'infrastrutturazione di aree logistico-

Infrastrutture aeroportuali*: tutte le province presentano una scarsa performance a livello regionale. Nonostante il contesto sia discretamente favorevole, l'indicatore risente di carenze dotazionali (area sedime, area parcheggio aerei, n° piste, n° banchi check-in, ecc.), funzionali (traffici, intermodalità, connettività nel network europeo, ecc.) e strategiche (spesa per interventi in opere aeroportuali). In questo caso la provincia di Pordenone occupa il 1° posto in regione (l'11° nel Nord Est e il 35° in Italia) grazie all'effetto gravitazione di 3 aeroporti raggiungibili in poco meno di un'ora dal capoluogo provinciale (Treviso Sant'Angelo, Trieste Ronchi dei Legionari, Venezia Tessera). La provincia più penalizzata risulta quella di Trieste, ultima a livello regionale, terz'ultima nel Nord Est (seguita da Trento e Bolzano) e 74° in Italia, infatti solo l'aeroporto Ronchi dei Legionari è raggiungibile dal capoluogo triestino in meno di 90 minuti. Va precisato che il calcolo dei suddetti Kpi è stato fatto sul 2019. In questi ultimi anni, è molto evidente il forte impegno che l'Aeroporto di Trieste sta portando avanti in termini di investimenti e di crescita dei dati di traffico. In particolare, dopo la flessione causata dalla pandemia e l'inaspettata esplosione del conflitto militare avvenuta in Europa tra Russia e Ucraina, il traffico sullo scalo aeroportuale di Trieste si è attestato a 349 mila passeggeri, registrando così un incremento, rispetto al 2020, del +66,8%, trainato dalla domanda leisure nel periodo estivo concentrata soprattutto sulle rotte domestiche, ma ancora distante dai livelli di traffico pre pandemia del 2019 (-55,4%). Inoltre nel quadriennio 2016-2019 la società ha completato opere per oltre 9 milioni di euro che hanno riguardato prevalentemente le infrastrutture di volo, ma anche opere infrastrutturali ed impiantistiche del terminal che hanno permesso di migliorare il livello qualitativo dei servizi erogati.

*Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance è stata valutata tenendo conto della capacità di attrazione non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe

Il Friuli Venezia Giulia si trova in una posizione strategica dato che sul proprio territorio si incrociano due corridoi quello **Baltico-Adriatico** e quello **Mediterraneo**; il primo collega il Baltico con il Mare Adriatico attraversando aree industrializzate tra la Polonia meridionale (Alta Slesia), Vienna e Bratislava, la regione alpina orientale e l'Italia settentrionale, il secondo, invece, collega la penisola iberica con il confine ungherese-ucraino.

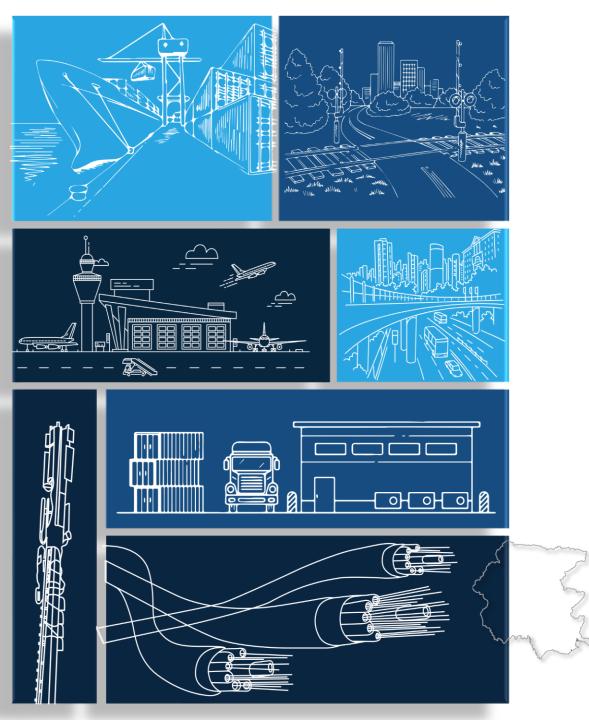
Per il **Corridoio Baltico-Adriatico** nel **settore ferroviario**, si prevede il miglioramento del tratto a doppio binario già esistente tra **Udine-Cervignano e Trieste**; nel **sistema portuale dell'Alto Adriatico** (costituito da Trieste, Venezia, Ravenna e Koper), è prevista l'interconnessione funzionale e lo sviluppo di piattaforme multimodali comuni.



Per il Corridoio Mediterraneo per la navigazione interna, si evidenziano gli interventi relativi alla Milano - Cremona - Mantova - Porto Levante/Venezia - Ravenna/Trieste e l'ulteriore sviluppo di piattaforme multimodali tra i porti; tra i progetti ferroviari chiave si sottolinea la linea AV/AC Venezia-Trieste-Lubiana (sezione transfrontaliera Trieste-Divača.

Principali gap rispetto ai target 2030 definiti dagli Stati Membri:

- Alcune sezioni ferroviarie (in particolare Venezia-Trieste e confine Trieste-Divača), non sono conformi in termini di velocità di linea (almeno 100 km/h)
- Limitazione della **lunghezza dei treni** (inferiore a 740 m) sulla rete ferroviaria e di accesso ai terminal intermodali, incidendo così sulla produttività e la competitività del trasporto combinato
- Non conformità del sistema di segnalamento ERTMS (assente sulle tratte del Corridoio Baltico-Adriatico)
- Necessità di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e stradali di connessione tra porto e hinterland e della rete ferroviaria all'interno e all'esterno dell'area portuale di Trieste (potenziamento del sistema ferroviario per operare treni più lunghi e lavori ferroviari all'interno e all'esterno dell'area portuale)



Le priorità infrastrutturali del Friuli Venezia Giulia

Approccio metodologico

Quadro degli interventi nazionali

Macro obiettivi

Selezione delle priorità

Schede di dettaglio

L'approccio metodologico utilizzato per giungere alla selezione delle priorità indifferibili per il territorio regionale del Friuli Venezia Giulia si è basato sui seguenti step:

- Definizione del quadro degli interventi programmati a livello nazionale di interesse per la regione Friuli Venezia Giulia, che mette anche in evidenza lo stato delle opere incompiute sul territorio
- Identificazione e contestualizzazione delle esigenze del sistema imprenditoriale emerse a livello territoriale attraverso l'attività di concertazione
- Filtro dell'attenzione su un numero limitato di opere su cui il sistema camerale possa fare leva nei tavoli istituzionali attraverso un'analisi per macro obiettivi di valenza regionale tenendo conto di una «vision regionale» (le strategie infrastrutturali hanno una valenza almeno regionale e necessitano di una concertazione sovraregionale)
- Selezione delle priorità infrastrutturali tenendo in considerazione alcuni criteri oggettivi minimi di priorità (tra i quali, lo scopo e la rilevanza territoriale dell'opera, la possibilità di agire nel breve, medio o lungo periodo, le esigenze di trasporto cui assolverebbe l'opera ed eventuali risvolti di un mancato avanzamento o completamento) a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dal sentiment del territorio
- Focus dell'analisi solo sulle opere con un alto livello di priorità, ritenute di maggiore urgenza nel contesto regionale e per le quali sono state sviluppate delle schede di dettaglio, nell'ottica di scegliere strategicamente alcune opere e portarle a termine.

Il quadro degli interventi programmati a livello nazionale rappresenta una fotografia delle **opere di interesse per il territorio del Friuli Venezia Giulia che beneficia di investimenti pubblici coordinati a livello nazionale** e che in quanto tali sono ritenute indispensabili e strategiche per lo sviluppo e la competitività del territorio a prescindere.

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

- Sistema SILOS (sistema informativo delle 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'ultima revisione risale al mese di agosto 2022 e analizza le opere infrastrutturali aggiornate al 31 maggio 2022)
- Contratti di Programma tra gestori della rete, ferroviaria e stradale, e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (CdP RFI 2017-2021 parte investimenti agg. 2020-2021 e CdP Anas 2016-2020)
- PNRR Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (approvato il 13 luglio 2021)
- Allegati infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) compreso quello del 2022;
- **DPCM Opere Commissariate** (complessivamente, nell'anno 2021*, sono stati adottati 49 decreti del Presidente del Consiglio dei ministri che individuano 102 opere e nominano 39 Commissari straordinari. È in corso di valutazione la proposta di commissariamento da parte del MIMS di ulteriori 15 opere che conclude la fase dei commissariamenti prevista dal decreto legge cosiddetto «Sblocca cantieri»).

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;
- le opere nel paniere di risorse del «PNRR», quindi le opere attenzionate nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
- le opere con «**COMMISSARIO**», contenute nel relativo DPCM precedentemente menzionato, alle quali **nel 2021** è stato assegnato un commissario per accelerarne l'iter progettuale e/o realizzativo.

	OPERE FERROVIARIE	STATO PROGETTUALE	COSTO (mIn€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
	Direttrice Trasversale Potenziamento Venezia-Trieste, upgrading infrastrutturale e tecnologico Trieste-Divaca, raddoppio Udine-Cervignano	n.d.	2.213	16%	n.d.	RFI SpA	
	Potenziamento Venezia-Trieste - Lotti prioritari: Potenziamento tecnologico linea storica e rimozione limitazione peso assiale D4	Opere con esecutore individuato	246	100%	Oltre 2026		•••
	- Completamento: Progettazioni pregresse (tratte Venezia-Ronchi dei Legionari e Ronchi dei Legionari-Trieste), interventi infrastrutturali su linea storica, varianti Portugruaro-Latisana-Isonzo e Ronchi-Aurisina	Progettazione preliminare	1.554	2%	n.d.	RFI SpA	•
arie	Nuova linea Trieste-Divaca fase 0 Upgrade linea storica - tratta bivio Aurisina-confine di Stato Collegamenti ferroviari piattaforma logistica di Trieste Adeguamento AV linea Udine-Palmanova (raccordi) - Raddoppio Udine-Palmanova-Cervignano (Strassoldo)	Opere con esecutore individuato	63	100%	2024	RFI SpA	00
rti su ronti v		Studio di fattibilità	350	1%	n.d.	RFI SpA	
ıtraspo	Nodo di Udine - 1° fase: nuovo PM Cargnacco e ACC Udine Centrale	Opere con esecutore individuato	69	100%	2026		00
zione Unioi	- 2º fase: PRG di Udine Centrale, PRG/ACC Udine Bivi (ex Udine Parco), raddoppio della linea di cintura tra PM VAT e Nuovo PM Cargnacco, bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano	Progettazione preliminare	134	50%	n.d.	RFI SpA	••
labora	Linea Sacile-Gemona	n.d.	15	100%	n.d.	RFI SpA	
ronte: e	FUC: interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea Udine- Cividale	Progettazione preliminare	41	100%	n.d.	FUC Srl - Ferrovie Udine Cividale	•

Nota: Nel presente quadro gli interventi riportati non seguono un ordine di priorità ma sono solo una semplice elencazione

















	OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
	Autostrada A4 Venezia - Gorizia - Trieste Terza corsia tratto San Donà di Piave-Svincolo di Alvisopoli - 2º lotto	Lavori in corso/ Progettazione definitiva/ Progettazione esecutiva	671	100%	2023/ n.d.	Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità Riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il Raccordo Villesse - Gorizia	
	Strada Statale 13 Pontebbana - Collegamento tra la SS 13 Pontebbana e la A23 - Tangenziale Sud di Udine - 2º lotto	Progettazione definitiva	160	89%	n.d.	Friuli Venezia Giulia Strade Spa	•
5	- Collegamento Sequals-Gemona SS 13-SS 464	Progettazione preliminare	0	0	n.d.	Regione Friuli Venezia Giulia	<u> </u>
30 10116	SISTEMI URBANI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
nnasponn	Cabinovia metropolitana Trieste-Porto vecchio-Carso	Progettazione preliminare	49	100%	n.d.	Comune di Trieste	•







Nota: Nel presente quadro gli interventi riportati non seguono un ordine di priorità ma sono solo una semplice elencazione









	OPERE PORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE (%)	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
	Porto di Trieste Interventi di potenziamento delle infrastrutture del Porto di Trieste e di Monfalcone (progetto Adriagateway)		425	100%	2025 - 2026		
	- Ammodernamento terminal contenitori Molo VII	Progettazione di fattibilità tecnico - economica	101	100%	2026	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale	
varie	- Nuova stazione ferroviaria Sevola / Scalo Legnami e infrastrutture collegate	Progettazione di fattibilità tecnico - economica	180	100%	2026	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale	
וסחנו עם	- Fase I nuovo terminal RO-RO / multiputpose Noghere	Progettazione di fattibilità tecnico - economica	45	100%	2026	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale	Piano nazionale di investimenti
sporu sa	- Aree logistico-industriali Noghere	Progettazione di fattibilità tecnico - economica	60	100%	2025	Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'area Giuliana	complementa ri al PNRR
ווסוות	- Elettrificazione delle banchine del porto di Trieste (Molo Bersaglieri, Riva Traiana / Molo V, Molo VII e Piattaforma Logistica	Progettazione definitiva	24	100%	2025	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale	
o e li	- Elettrificazione delle banchine del porto di Monfalcone	Progettazione definitiva	7	100%	2025	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale	
eraborazio	Porto di Trieste Ampliamento banchina Molo VII	Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato/ Progettazione definitiva	190	100%	n.d.	Trieste Marine Terminal SpA	
רטוונג	Porto di Trieste Potenziamento impianti e consolidamento infrastruttura ferroviaria	Lavori in corso / Progettazione definitiva	112	100%	n.d.	RFI SpA	•
	Porto Nogaro Elettrificazione delle Banchine	Progettazione preliminare	7	100%	n.d.	Regione Friuli Venezia Giulia	•







Nota: Nel presente quadro gli interventi riportati <u>non</u> seguono un ordine di priorità ma sono solo una semplice elencazione









Le indicazioni emerse dai tavoli di confronto per lo sviluppo, organizzati dalle Camere di commercio di Venezia Giulia e di Pordenone-Udine, possono essere raggruppate secondo i seguenti **macro obiettivi:**

MO 1: RAFFORZAMENTO DELL'INTERMODALITÀ E DELLA LOGISTICA INTEGRATA

Migliorare l'intermodalità e la logistica integrata, con particolare attenzione alle aree industriali, sia quelle in cui vige il regime di porto franco internazionale, sia quelle interessate dall'istituenda ZLS (Zona Logistica Semplificata) e dalla possibile futura ZESE (Zona Economica Speciale Europea), attraverso il miglioramento dell'accessibilità dei porti e degli interporti

MO 2: CONNETTERE IL FRIULI VENEZIA GIULIA AI MERCATI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI

Rafforzare le infrastrutture, soprattutto quelle di rete, che permettono al territorio del Friuli Venezia Giulia di connettersi con i mercati europei e mondiali in maniera agevole, anche in considerazione del completamento di alcune reti autostradali che interessano più regioni (come ad esempio la Pedemontana Veneta)

MO 3: GORIZIA CAPITALE EUROPEA DELLA CULTURA 2025

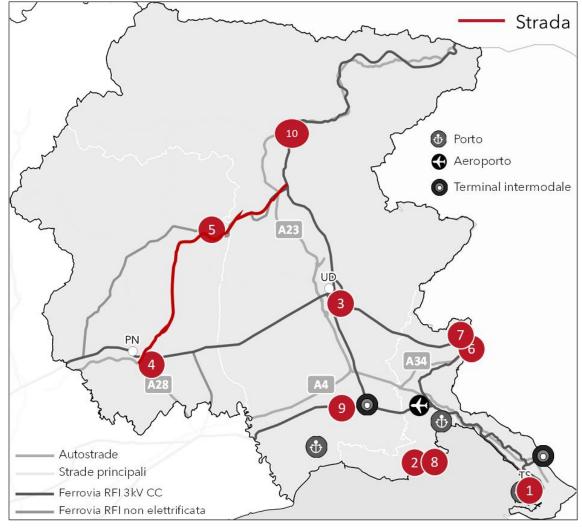
Prepararsi all'evento Gorizia Capitale Europea della Cultura 2025 con un territorio capace di rispondere alle esigenze del turista ma anche della popolazione locale

MO 4: PROMUOVERE AZIONI PER SVILUPPARE INNOVAZIONE E SOSTENIBILITÀ

Porre in essere azioni dirette a contrastare la crisi climatica, quella idroelettrica e sviluppare una mobilità e una logistica sicura, integrata e sostenibile

МО	Interv	Intervento				
1		Potenziamento delle linee ferroviarie che collegano il porto di Trieste con il retroporto e il nodo di Monfalcone (S. Polo)				
1	\$	Porto di Nogaro ed efficientamento del suo retroporto	2			
1	<i>/</i> =\:	Upgrading tecnologico della tratta Udine - Ronchi dei Legionari Nord	3			
1		Interporto - Centro Ingrosso di Pordenone: realizzazione stazione elementare dedicata	4			
2	A	Pedemontana Friulana, ossia la Cimpello-Sequals- Gemona	5			
2		Lunetta di Gorizia - Collegamento diretto tra la linea Trieste-Udine e quella internazionale Gorizia- Nova Gorica e terminal intermodale SDAG	6			
2	Aeroporto Duca D'Aosta di Gorizia: risorsa strategica all'interno della Zona Economica Speciale Europea		7			
3	₫	Potenziamento del Porto di Monfalcone per il traffico crocieristico	8			
3		Potenziamento e velocizzazione Venezia - Trieste	9			
4	<u></u>	Condotta di collegamento tra lo scarico della centrale A2A e il sistema derivatorio "Ledra - Tagliamento»	10			

Sono state selezionate 10 Priorità in Friuli Venezia Giulia che rispondono ai 4 macro obiettivi precedentemente evidenziati.



Nota: la numerazione da 1 a 10 ha l'unico scopo di relazionare la tabella con la mappa, <u>non</u> rappresenta una graduatoria.









N° 1

Opera

POTENZIAMENTO DELLE LINEE
FERROVIARIE CHE COLLEGANO IL PORTO
DI TRIESTE CON IL RETROPORTO E IL
NODO DI MONFALCONE



Costo	112 Mln €				
Copertura	100 %				
Fine lavori	Oltre 2026				
Criticità	Tecniche				
Doc. programmazione	Piano commerciale RFI 2021				
Note	-				

Rilevanza REGIONALE

Stato LAVORI IN CORSO / PROGETTAZIONE DEFINITIVA

Macro obiettivo 1 RAFFORZAMENTO DELL'INTERMODALITÀ E DELLA LOGISTICA INTEGRATA

Descrizione

Il Porto di Trieste è caratterizzato da centralità geografica rispetto all'allargamento a est dell'Unione Europea e al nuovo potenziamento del canale di Suez.

Risulta così fondamentale potenziare l'interscambio nave - ferro. Trieste Campo Marzio è lo scalo ferroviario a servizio del porto; gli interventi prevedono la realizzazione di un fascio per arrivi/partenze di 10 nuovi binari, di cui 4 di lunghezza pari a 750 metri, un nuovo apparato tecnologico, una revisione del collegamento con l'area portuale (rifacimento/realizzazione nuovi varchi). È inoltre previsto il rifacimento degli impianti di Aquilinia e di Servola con un nuovo assetto adeguato anche alle diverse iniziative in corso da parte degli operatori logistici nell'area. Sono già stati attivati una serie di interventi, costituenti una fase propedeutica, che hanno aumentato le potenzialità dell'infrastruttura, come il collegamento diretto tra Servola e la linea di cintura e la linea Transalpina, che collega direttamente Trieste CM con Villa Opicina.

Gli interventi nello specifico prevedono:

- Nuovo PRG di Campo Marzio, al fine di rinnovare e potenziare completamente l'impianto di stazione merci
- Realizzazione del nuovo Varco 5 per accesso diretto al Molo VII

Benefici



Aumento della capacità teorica ammessa dalle attuali 13 coppie/g di lunghezza 600 metri a 35 coppie/g di lunghezza 750 metri



Efficientamento manovre da/per i moli



Adeguamento di tutti i movimenti di manovra ai più moderni standard normativi

Azioni

Monitorare l'iter realizzativo dell'opera affinché vengano rispettati i tempi previsti











N° 2



Opera
PORTO DI NOGARO ED
EFFICIENTAMENTO DEL SUO
RETROPORTO

Rilevanza REGIONALE Stato PROPOSTA Macro obiettivo 1
RAFFORZAMENTO
DELL'INTERMODALITÀ E DELLA
LOGISTICA INTEGRATA

Descrizione

Lo scalo di Porto Nogaro rafforza la vocazione di scalo dedicato alla siderurgia ma anche ad altri traffici di prodotti semilavorati, general e project cargo che non richiedano l'utilizzo di navi di grandi dimensioni e soprattutto di elevato pescaggio. L'accesso ferroviario al comprensorio industriale e portuale di Porto Nogaro, operato in regime di "manovra", è costituito da una linea a singolo binario, non elettrificata, raccordata con la *Stazione ferroviaria di San Giorgio di Nogaro*. Quest'ultima è parte della linea principale operante fra Venezia-Trieste, collegata anche con Udine-Tarvisio via Cervignano, e che è a sua volta parte della rete fondamentale regionale e nazionale sulla quale viaggia l'82% del traffico ferroviario.

Lo scalo marittimo, da decenni deve "combattere" con criticità che ne minano la potenzialità operativa dato che presenta limitati livelli di pescaggio che impediscono l'attracco di navi di una certa dimensione nonostante i lavori di dragaggio effettuati dalla Regione per arrivare a - 7,5m. Inoltre vi è il problema dell'attraversamento ferroviario dell'abitato di San Giorgio di Nogaro da parte del raccordo Ziac, per consentire ai convogli di raggiungere la linea ferroviaria Trieste-Venezia, oggetto di proteste da parte dei residenti.

Si suggerisce, quindi, un **nuovo ingresso ferroviario da est**: già una decina di anni fa era stato ipotizzato un progetto di nuovo ingresso ferroviario del raccordo dell'Aussa Corno, provenendo da est, stazione di Torviscosa, allo scopo di evitare l'attuale passaggio del binario lungo via Marittima nell'abitato di San Giorgio di Nogaro, in mezzo alle case, con diversi attraversamenti stradali. L'ingresso da est (stazione di Torviscosa), anziché dalla stazione di San Giorgio, permetterebbe un efficientamento della manovra ferroviaria che potrebbe già avvenire direttamente nello scalo di smistamento di Cervignano, prospiciente alla stazione di Torviscosa.

Benefici

Evitare l'attraversamento di convogli ferroviari nel centro cittadino compresi i carri cisterna con gas altamente pericolosi in quanto trasportano merci pericolose.

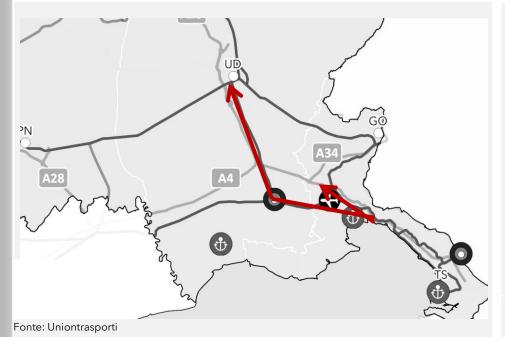
Azioni

Il sistema imprenditoriale potrebbe sollecitare RFI ed il Consorzio per lo sviluppo economico del Friuli (COSEF) affinché valutino le specifiche opportunità che il potenziamento della linea potrà portare al territorio.



Costo	-	MIn€
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	Tecn	iche/Politiche/Finanziarie
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Opera UPGRADING TECNOLOGICO DELLA TRATTA UDINE - RONCHI DEI **LEGIONARI NORD**



Costo	- MIn €				
Copertura	- %				
Fine lavori	2026				
Criticità	-				
Doc. programmazione	Piano commerciale RFI 2021				
Note	-				

Rilevanza **REGIONALE**

Stato LAVORI IN CORSO / **PROGETTAZIONE DEFINITIVA**

Macro obiettivo 1 RAFFORZAMENTO DELL'INTERMODALITÀ E DELLA LOGISTICA INTEGRATA

Descrizione

L'intervento prevede :

- il rinnovo del sistema tecnologico di distanziamento nella tratta Udine Gorizia -Monfalcone, lunga circa 46 km, che permette in particolare di aumentare il numero delle sezioni di blocco e di banalizzare la linea;
- la costruzione di un ACC-M per comandare le stazioni presenti lungo la linea e l'upgrade degli impianti di Informazione al Pubblico alla tipologia C;
- la creazione del modulo 750 m nelle stazioni di San Giovanni al Natisone e Cormons, utile alla gestione del traffico lungo il Corridoio Baltico-Adriatico.

L'intervento permetterà l'incremento di offerta in termini capacitivi in modo da assorbire il traffico merci generato dal porto di Trieste

Benefici



Rinnovo del sistema tecnologico di distanziamento con aumento sezioni di blocco. Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 6 treni/h a 10 treni/h



Inserimento località a modulo 750 m lungo la



Costruzione di un nuovo apparato ACC - M e velocizzazione di alcuni itinerari

Azioni

Monitorare l'iter realizzativo dell'opera affinché vengano rispettati i tempi previsti











Opera

INTERPORTO - CENTRO INGROSSO DI PORDENONE: REALIZZAZIONE STAZIONE ELEMENTARE DEDICATA Rilevanza **REGIONALE** **Stato PROPOSTA**

Macro obiettivo 1 **RAFFORZAMENTO DELL'INTERMODALITÀ E DELLA LOGISTICA INTEGRATA**

Descrizione

L'interporto di Pordenone rappresenta un importante hub ferroviario per il nord ed il centro Europa; esso dispone di 160.000 m2 dedicati alle infrastrutture per le attività terminalistiche ferroviarie.

Lo scalo si compone di 7 binari, di cui 3 elettrificati da 800 metri e 4 operativi da 750 metri e 700 metri. Le potenzialità sono quindi di 8-10 treni/giorno e 34.000 Uti/anno (circa 24.000 carri).

La piattaforma è progettata per il ricevimento di treni Ro-La e predisposta per l'installazione delle gru a portale. Nei magazzini raccordati (40.000 m2) si possono stoccare le Uti di breve e lungo periodo.

Data la sua posizione geografica, l'Interporto è al servizio sia del porto di Venezia sia di quello di Trieste ma necessita di un ulteriore potenziamento; difatti un obiettivo strategico da perseguire è sicuramente l'adequamento su tutta la linea ferroviaria Venezia/Udine del sistema di gestione traffico ERMTS ad opera di RFI oltre ad un adequamento dei sistemi di segnalamento a moduli di 750 mt per la tratta Pordenone-Udine per consentire il transito di treni blocco di lunghezza in linea con gli standard più avanzati.

Risulta, inoltre, importante la realizzazione della stazione elementare dedicata che permetterà l'inserimento in linea in entrambe le direzioni (verso Udine/Trieste/Tarvisio e verso Venezia/Padova/Verona) dei convogli, con importante semplificazione della manovra e delle tempistiche operative della stessa e del suo costo.

Fonte: Pordenoneoggi.it

Costo	-	MIn€
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	Tecn	iche/Politiche/Finanziarie
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Benefici

Completa indipendenza ferroviaria del terminal sia dalla linea di corsa sia dalla Stazione di Pordenone.

Azioni

Il sistema imprenditoriale potrebbe sollecitare RFI affinché valuti le specifiche opportunità la realizzazione della stazione può apportare all'Interporto e quindi al territorio.









Note

N° 5

Opera
PEDEMONTANA FRIULANA, OSSIA
LA CIMPELLO-SEQUALS-GEMONA

Rilevanza REGIONALE

Stato NUOVA PROGETTAZIONE

Macro obiettivo 2
CONNETTERE IL FRIULI VENEZIA
GIULIA AI MERCATI NAZIONALI ED
INTERNAZIONALI

Descrizione

La Pedemontana Friulana rientra nell'elenco delle opere incompiute dalla Regione Friuli Venezia Giulia che, nel 2013, blocca l'iter per la realizzazione della **Cimpello-Sequals-Gemona** non considerandola più un'opera strategica, dopo che nel 2011 la inserisce nel PRIT quale opera da realizzare in project financing. Difatti, con la realizzazione della Pedemontana Veneta, l'asse autostradale che collega Vicenza a Treviso Nord-Conegliano, ci si attendono ripercussioni anche sulla viabilità pordenonese dovuti alla presenza, lungo l'asse, di importanti distretti produttivi, generatori di significativi volumi di traffico per quelle merci dirette verso l'Europa orientale. Attualmente la strada più breve in termini di chilometraggio è quella che attraversa l'asse Pedemontano veneto, prosegue su A27 e A28 e si immette sulla Pontebbana a Pordenone. Quest'ultima, però, è la statale con il traffico annuo più elevato ed è riconosciuta come la statale più pericolosa della regione.

E' da tempo che gli stakeholders locali chiedono un nuovo interessamento da parte della Regione

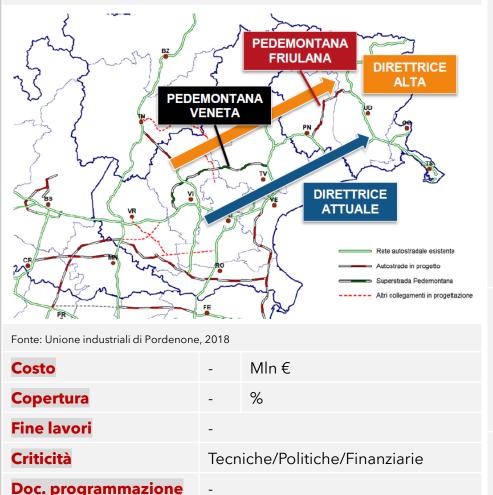
Benefici

La realizzazione della Pedemontana Friulana permetterebbe rispetto alla Pontebbana di risparmiare 25/30 minuti circa e 15 km di strada.

Il trasferimento di traffico dalla rete suburbana e rurale a quella di tipo autostradale consentirebbe anche di ridurre l'impatto socio-ambientale della Pontebbana permettendo di generare meno inquinamento.

Azioni

Si evidenzia l'urgenza di una spinta politica forte per accelerare la risoluzione delle criticità, principalmente di natura tecnico-progettuale, politica e finanziaria, e quindi consentire il finanziamento e l'avvio dell'opera.



N° 6



Opera
LUNETTA DI GORIZIA - COLLEGAMENTO
DIRETTO TRA LA LINEA TRIESTE-UDINE E
QUELLA INTERNAZIONALE GORIZIA-NOVA
GORICA E TERMINAL INTERMODALE SDAG



Fonte: RFI					
Costo	12	MIn€			
Copertura	-	%			
Fine lavori	2024				
Criticità	-				
Doc. programmazione	Piano commerciale RFI 2021				
Note	-				

Rilevanza REGIONALE

Stato E LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo 2

CONNETTERE IL FRIULI VENEZIA
GIULIA AI MERCATI NAZIONALI ED
INTERNAZIONALI

Descrizione

L'intervento prevede la realizzazione di un raccordo ferroviario che collega Gorizia, Vrtojba e Nova Gorica, tratto su cui è innestato anche v, con la linea Trieste-Udine. Dal lato sloveno, invece, si punta a collegare Gorizia, Vrtojba, Nova Gorica e Ljubliana.

Si tratta di un'opera a lungo attesa perché, al momento, la linea ferroviaria Trieste-Udine costringe i convogli ad effettuare una doppia manovra nella stazione merci di Gorizia, rendendo così l'ingresso nel terminal goriziano lento e troppo oneroso. Grazie al collegamento diretto SDAG Interporto di Gorizia vedrà aumentate le proprie potenzialità e saranno possibili il ricovero e la movimentazione di treni da 750 metri, come previsto dagli standard europei vigenti.

Nello specifico, gli interventi previsti per il nodo di Gorizia riguardano:

- la realizzazione di un nuovo tratto di linea a singolo binario per un'estesa complessiva di circa 1,4 Km;
- il rifacimento, in leggera variante a singolo binario, di un tratto di linea storica, lato Slovenia, di estesa pari a circa 260 m;
- l'elettrificazione del nuovo collegamento;
- l'elettrificazione della linea Gorizia C.le Nuova Gorica fino al deviatoio in ingresso al raccordo SDAG;
- l'adeguamento dell'attuale apparato ACEI di Gorizia, legato agli interventi infrastrutturali connessi.

Benefici

Eliminazione manovre parassite

Azioni

Il progetto ha visto un grande lavoro di squadra portato avanti dal Comune di Gorizia con la Camera di Commercio della Venezia Giulia e la Regione al fine di far comprendere anche a RFI l'importanza dell'opera.

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









Opera AEROPORTO DUCA D'AOSTA DI GORIZIA: RISORSA STRATEGICA **ALL'INTERNO DELLA ZONA ECONOMICA SPECIALE EUROPEA**



Fonte: Aeroporto di Gorizia	
-----------------------------	--

Tonte. Aeroporto di Gonzia				
Costo	-	MIn€		
Copertura	-	%		
Fine lavori	-			
Criticità	-			
Doc. programmazione	-			
Note	-			

Rilevanza **REGIONALE**

Stato PROPOSTA Macro obiettivo 2 **CONNETTERE IL FRIULI VENEZIA GIULIA AI MERCATI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI**

Descrizione

L'aeroporto Duca D'Aosta si colloca all'interno di un'area di confine caratterizzata da una serie di condizioni logistico infrastrutturali di notevole pregio ma con potenzialità inespresse di rilievo. Da un punto di vista urbano vi sono collegamenti autostradali e ferroviari posti nelle immediate vicinanze, confina con zone industriali in buona parte da riqualificare e con ampie porzioni di territorio che consentono ancora uno sviluppo futuro agevole.

L'area in cui è presente l'aeroporto Duca D'Aosta insieme ad altri territori quali l'attuale zona industriale di Sant'Andrea, la piattaforma logistica intermodale e la zona industriale di Šempeter-Vrtojba rappresentano i luoghi idonei ad essere caratterizzati come Zona Economica Speciale Europea a cavallo delle aree di confine comprese tra Gorizia, Nova Gorica e Šempeter-Vrtojba. In tal senso lo scalo potrebbe costituire un vantaggio di rilievo per una zona economica speciale e fungere da elemento attrattore per lo sviluppo del comparto legato all'industria aeronautica e aerospaziale.

Tale comparto produttivo sarebbe in grado di dialogare con alcune realtà di livello presenti sul territorio e con enti di ricerca del Friuli Venezia Giulia e della Slovenia, contribuendo, in tal modo, ad alimentare il circolo virtuoso tra ricerca e innovazione e sviluppo economico e sociale del territorio.

Va ricordato che il Duca D'Aosta ospita già, all'interno del proprio sedime, una realtà produttiva leader globale nel settore degli aerei a propulsione elettrica: la Pipistrel Italia srl. L'azienda è stata da poco acquisita dalla Textron Inc, con l'intento di sviluppare un nuovo segmento di business incentrato sullo sviluppo di aeromobili sostenibili.

Benefici

L'aeroporto di Gorizia si presta a rappresentare un nodo importante all'interno di una rete di nuove infrastrutture aeroportuali dedicate, in prima fase, alla sperimentazione del trasporto di persone e cose attraverso l'utilizzo di sistemi di mobilità aerea avanzati (Advanced Air Mobility - AAM)

Azioni

Dar vita ad una strategia di lobby con gli stakeholders del territorio al fine di valorizzare l'Aeroporto di Gorizia quale infrastruttura di nodo a vantaggio della Zona Economica Speciale Europea.









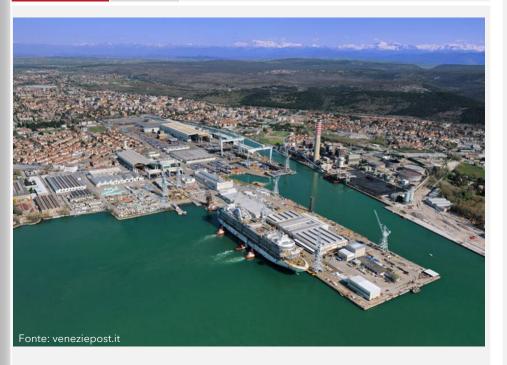


N°8



Opera

POTENZIAMENTO DEL PORTO DI **MONFALCONE PER IL TRAFFICO CROCIERISTICO**



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

Rilevanza **REGIONALE**

Stato LAVORI IN CORSO / **PROPOSTA**

Macro obiettivo 3 GORIZIA CAPITALE EUROPEA DELLA CULTURA 2025

Descrizione

Il Porto di Monfalcone che insieme al Porto di Trieste è stato recentemente unificato amministrativamente sotto l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è specializzato soprattutto nella gestione di prodotti siderurgici (principalmente bramme), nella cellulosa, e nel general cargo che vengono regolarmente operati con navi convenzionali. Inoltre, è consolidato il traffico di auto complete operato tramite navi car-carriers. Recentemente vi è stato un interesse manifestato anche dal traffico crocieristico che ha individuato nel Porto di Monfalcone un'alternativa per gli approdi delle grandi navi che, oggi, trovano invece limitazione nel Porto di Venezia. A maggio 2022 è stata approvata la Variante Localizzata al Piano Regolatore Portuale dello scalo isontino, che consentirà la realizzazione di importanti lavori di ampliamento delle infrastrutture portuali, quali l'allungamento della banchina a oltre 2.700 m rispetto ai circa 1.400 m attuali e l'approfondimento dei fondali a quota -14,50 m con realizzazione di una nuova cassa di colmata per i materiali di escavo. Queste opere andranno ad aggiungersi ad ulteriori interventi di breve-medio periodo, quali il rifacimento dei piazzali, lavori su impianti di illuminazione e realizzazione di impianti di cold ironing con l'obiettivo di migliorare l'operatività, la sicurezza e le prestazioni ambientali del porto di Monfalcone grazie a fondi europei (Interreg), nazionali (complementari al PNRR per l'elettrificazione delle banchine, oltre a uno stanziamento biennale specifico per gli interventi di adeguamento funzionale e strutturale delle banchine destinate al traffico croceristico), oltre che della Regione FVG e dell'Autorità di Sistema. Inoltre, gli Enti territoriali competenti in materia di turismo e promozione del territorio rilevano l'importanza di predisporre uno shuttle ferroviario che in 60-70 minuti colleghi Venezia con il porto di Monfalcone, ma anche con quello di Trieste e viceversa, in modo da garantire da una parte la visita dei croceristi alla città di Venezia e dall'altra garantire anche alle navi di mantenere i loro scheduling, arrivo all'alba e partenza per l'ora del tramonto.

Benefici

Il territorio è caratterizzato dalla presenza di diversi attrattori turistici e da eccellenze enogastronomiche ed attraverso uno shuttle ferroviario di vuole raggiungere un più alto numero di visitatori interessati non solo a Venezia ma anche ai borghi del Friuli Venezia Giulia.

Azioni

Monitorare la realizzazione degli interventi in corso di realizzazione













Rilevanza REGIONALE

Stato PROGETTAZIONE / IN FASE DI GARA

Macro obiettivo 3 GORIZIA CAPITALE EUROPEA DELLA CULTURA 2025

Descrizione

Il progetto di potenziamento del tracciato Venezia Mestre - Trieste prevede l'eliminazione di punti singolari o tratte che condizionano l'attuale velocità di tracciato, per far viaggiare i treni a una velocità massima di 200 chilometri orari e di ridurre i tempi di viaggio a poco più di un'ora, circa 25 minuti in meno rispetto all'attuale percorrenza.

Gli interventi di potenziamento tecnologico, da realizzare in via prioritaria rispetto alle varianti di tracciato, sono propedeutici all'attrezzaggio con l'ETCS - ERTMS liv 2 della tratta anche esso in corso di progettazione. I principali interventi, divisi per fasi, sono i seguenti: Fase 1. La prima fase degli interventi riguarda il potenziamento tecnologico della linea, con il rinnovo del sistema di distanziamento della linea storica tra Venezia Mestre e Trieste Centrale con un sistema che consenta una velocità massima fino a 200 km/h e di gestire 10 treni/h per direzione. Rimozione di tutte le limitazioni in D4L presenti in linea.

Fase 2. Variante di tracciato:

- Portogruaro;
- Latisana, resasi necessaria anche per garantire l'adeguamento idraulico della tratta;
- nuovo Ponte sul Fiume Isonzo;
- Soppressione di tutti i passaggi a livello pubblici e privati;
- adeguamento a 750 metri della stazione di San Donà di Piave Jesolo.

Inoltre saranno realizzati alcuni interventi sulle stazioni, tra cui anche il conseguimento del modulo 750 metri a San Giorgio di Nogaro.

Fase 3. Variante tra Ronchi e Aurisina:

adeguamento a 750 metri della stazione di San Donà di Piave - Jesolo e San Giorgio di N.

Benefici

Migliorare le prestazioni del tracciato ferroviario; eliminare le criticità esistenti (raggi delle curve, passaggi a livello); innalzare la velocità della linea ferroviaria fino a 200 km/h; Adeguamento della linea a modulo 750 m; ridurre gli attuali tempi di viaggio tra Venezia Mestre e Trieste (circa 20 minuti in meno)

Azioni

Monitorare la realizzazione degli interventi in corso di realizzazione









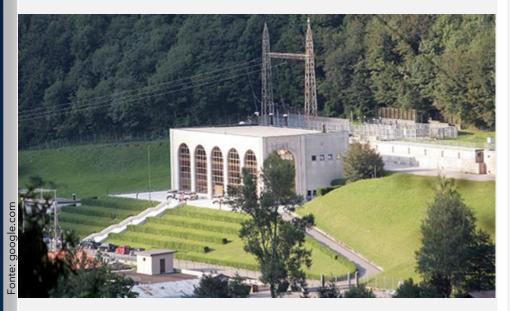


N° 10



Opera

CONDOTTA DI COLLEGAMENTO TRA LO SCARICO DELLA CENTRALE A2A E IL SISTEMA DERIVATORIO "LEDRA -TAGLIAMENTO"



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

Rilevanza LOCALE

Stato PROPOSTA

Macro obiettivo 4
PROMUOVERE AZIONI PER
SVILUPPARE INNOVAZIONE E
SOSTENIBILITÀ

Descrizione

Proposta di realizzazione di una condotta di collegamento tra lo scarico della Centrale A2A e il sistema derivatorio "Ledra - Tagliamento", in linea con quanto proposto dal Consorzio di Bonifica Pianura Friulana. Tale condotta permetterebbe di ottimizzare i sistemi idroelettrici con quelli irrigui, compatibilmente ai rilasci da effettuare per assicurare il deflusso minimo vitale (DMV), una volta definito, dalle captazioni degli impianti idroelettrici, dal lago di Cavazzo e dalla presa di Ospedaletto. La posa della condotta di collegamento tra lo scarico della centrale di Somplago e la presa del canale Ledra a Ospedaletto (il quale garantisce un servizio irriguo strutturato su una superficie di oltre 15.000 ettari) permetterebbe di aumentare il flusso della rete del Consorzio di Bonifica Friulana e anche di far lavorare a regime le centrali idroelettriche presenti sul tratto. L'attuale sistema derivatorio, con una potenza installata di circa 15 MW, permette di generare circa 90 milioni di kWh/anno di energia rinnovabile.

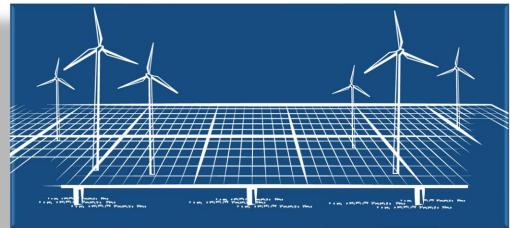
Si ricorda che la Regione FVG si era già espressa favorevolmente in proposito; infatti, l'allegato 3 "Indirizzi di piano" del progetto di PRTA (Piano Regionale di Tutela delle Acque) adottato con deliberazione della Giunta regionale il 15 novembre 2012, n. 2000, proponeva la realizzazione della condotta di collegamento tra lo scarico del lago di Cavazzo e il sistema derivatorio Ledra Tagliamento "che consentirebbe di risolvere le difficoltà che annualmente si verificano ad Ospedaletto garantendo da un lato il fabbisogno del Consorzio e migliorando, dall'altro, gli ecosistemi acquatici del fiume Tagliamento a valle di Ospedaletto che ogni estate vengono messi a dura prova".

Benefici

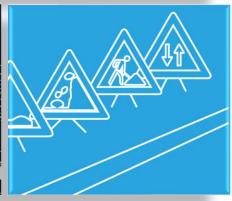
Ottimizzazione di sistemi idroelettrici con quelli irrigui al fine di far lavorare a regile le centrali idroelettriche presenti sul territorio.

Azioni

Sollecitare i soggetti competenti affinché valutino l'opportunità di realizzare l'infrastruttura proposta











Tematiche complementari

- Verso una rete infrastrutturale efficiente
- Transizione ecologica
- Semplificazione e digitalizzazione

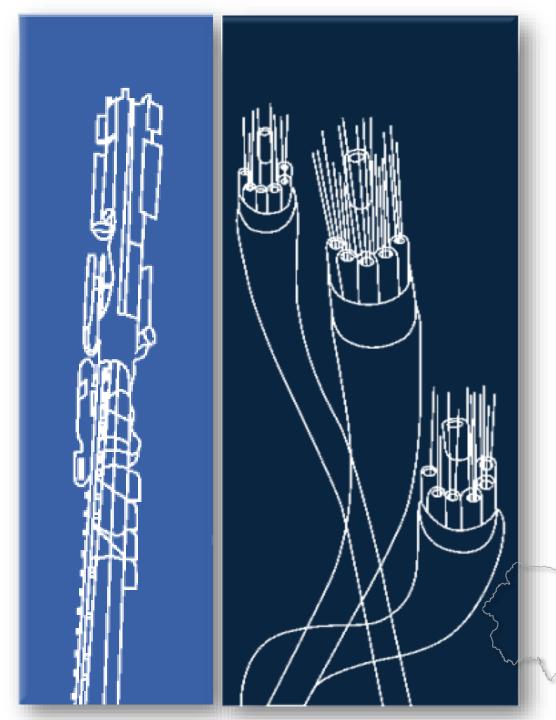
- Focalizzare gli investimenti statali e privati solo in quelle infrastrutture di nodo, in particolare i porti, che sono in grado di confrontarsi con i competitor europei. Evitare di fare investimenti a pioggia ma avere il coraggio di puntare solo su alcuni asset nazionali
- Promuovere una specializzazione dei porti premiando quelle che sono le esigenze del territorio dal punto di vista manifatturiero ed industriale
- Riconosce la **strategicità del porto di Monfalcone** e promuovere lo sviluppo dello scalo isontino anche attraverso l'insediamento di una **stazione marittima**
- Promuovere le eccellenze del territorio di Monfalcone quale **Distretto della Nautica:** negli ultimi anni, sta diventando punto di riferimento per la presenza di aziende e circoli velici (Monte Carlo Yacht), per gli oltre 4mila posti barca e 1.500 addetti ai lavori, per progetti come quello della Red Bull, e per le importanti competizioni di sport dell'acqua e i corsi di formazione, come quello dei maestri d'ascia tenuto dall'Alto Adriatico Custom.
- Rendere operativo il passaggio per il Porto di Trieste da Zona Franca Comunitaria a Porto Franco Internazionale al fine di godere di tutti i vantaggi dati dallo strumento giuridico
- Favorire la piena operatività della ZLS per facilitare la crescita strutturale delle aree industriali
- Dar vita ad **alleanze forti nella governance dei nodi**, per quanto riguarda sia l'attività interportuale che quella portuale ed aeroportuale, anche in relazione ai rispettivi nodi veneti, con l'obiettivo di accrescere la capacità di fornire servizi competitivi per le imprese e i cittadini
- Puntare sull'intermodalità e sull'integrazione dei servizi, per rendere il sistema dei trasporti più efficiente, più sostenibile e più rispondente alle esigenze, sia per le merci che per i passeggeri, aumentando il livello di servizio offerto a turisti, residenti e imprese e migliorare in generale la fruizione del territorio
- Promuovere percorsi formativi nel settore dei trasporti e della logistica, per colmare la mancanza di competenze nel settore logistico

- Promuovere, finanziare e realizzare con la massima celerità le opere di adeguamento dell'arteria cruciale per il Porto di Trieste, al fine di essere competitivi in termini di capacità ferroviaria con il vicino porto concorrente di Capodistria, che sta speditamente procedendo nell'ultimazione delle opere relative al secondo binario tra il Porto di Capodistria e Divača. Gli interventi necessari riguardano l'adeguamento della linea di cintura, della stazione di V. Opicina e l'upgrading Bivio Aurisina-V. Opicina ed il relativo adeguamento al modulo da 750m. Dall'ultimo piano commerciale di RFI risulta che tali opere saranno realizzate oltre il 2026. Tale circostanza è ritenuta molto grave dagli imprenditori locali che evidenziano la possibilità di colli di bottiglia tra il nodo del Porto di Trieste e la linea ferroviaria principale (Pontebbana), passando per Monfalcone (bivio S. Polo) che porta al valico di Tarvisio-Boscoverde
- Promuovere interventi di potenziamento del nodo di Monfalcone (bivio S. Polo), che funge da smistamento per i convogli che viaggiano sulle direttrici Tarvisio-Trieste e Venezia-Trieste
- Sostenere il prolungamento della terza corsia della A4 fino al nodo portuale di Trieste, al fine di superare gli
 attuali colli di bottiglia

- Favorire **nuove tecnologie di rigassificazione** anche off-shore (oltre le 12 miglia nautiche) che permetterebbero di bypassare le problematiche ambientali legate alla tecnologia on-shore oppure prevedere l'installazione di rigassificatori in prossimità di un porto industriale, anche tenendo in considerazione che l'impatto a livello di traffico navale è limitato a 1 nave/settimana a regime di funzionamento
- Favorire lo sviluppo dell'idrogeno attraverso un modello di sviluppo di un'area territoriale estesa nel cuore dell'Europa centro-orientale - Valle idrogeno transnazionale (FVG-Slovenia-Croazia) - che intende coprire tutti i segmenti della filiera idrogeno, dalla produzione, allo stoccaggio, al trasporto e distribuzione a beneficio di diverse categorie di utenti e più settori
- Promuovere il finanziamento pubblico di interventi di costruzione, adeguamento, efficientamento e
 potenziamento di infrastrutture per la distribuzione per la realizzazione di reti intelligenti (smart grid).
 Questo permetterebbe di usare l'energia solo quando serve e per l'esatta quantità necessaria
- Rendere le infrastrutture ferroviarie e stradali più sostenibili, accessibili, integrate efficacemente fra loro e resilienti
- Favorire il finanziamento pubblico di interventi per la realizzazione di:
 - **impianti di produzione dell'energia elettrica da fonti rinnovabili** con particolare riferimento a quelli fotovoltaici, di impianti di teleriscaldamento e di tele raffrescamento, di interventi per l'efficienza e il risparmio energetico
 - **gruppi di "autoconsumatori" e di "comunità di energia rinnovabile"** in grado di associare cittadini, attività commerciali e imprese allo scopo di condividere l'energia elettrica rinnovabile necessaria al proprio fabbisogno
 - gruppi di stazioni di ricarica per veicoli elettrici

- Migliorare la qualità e i tempi della progettazione, nonché l'attenzione verso le concrete e reali esigenze del territorio e verso tutte le tipologie di veicoli
- Snellire le procedure di approvazione dei progetti, apportando innovazioni organizzative e autorizzative, eliminando le frammentazione e sovrapposizioni delle responsabilità del sistema pubblico, le possibili controversie e le regole poco chiare per giungere ad una cantierizzazione rapida delle opere
- Ricostituire e potenziare gli organici degli Enti Pubblici preposti alle verifiche e controlli sulle merci in transito nei nodi logistici del FVG. In particolare si evidenzia la carenza di personale presso il nodo portuale di Trieste, sede peraltro dell'unico Posto di Controllo Frontaliero Europeo in Regione, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli nonché il Ministero della Salute che dispongono di un organico inferiore del 50% rispetto al necessario, così come per il sevizio fitopatologico regionale in capo all'ERSA F.V.G.
- Aumentare la capillarità delle infrastrutture digitali (anche nelle aree rurali, vallive, remote e marginali), favorendo la connettività per imprese e cittadini, che si traduce in nuovi servizi e quindi minore mobilità e minore impatto sul territorio (il livello delle connessioni non è sempre omogeneo e adeguato rispetto alle aspettative)
- Realizzare e mantenere i tralicci nelle aree particolarmente svantaggiate come, ad esempio, gli assi stradali delle vallate prive di connettività, per l'installazione delle antenne degli operatori di telecomunicazione
- Agevolare gli operatori di telecomunicazione nelle zone a fallimento di mercato, con appositi contributi diretti all'installazione, l'esercizio e la manutenzione delle antenne
- Per lo sviluppo della connettività a Banda Ultra Larga e 5G (Fibra e rete mobile) rivedere i criteri e i costi di concessione dell'infrastruttura della Rete Pubblica Regionale nelle zone industriali e, per le zone industriali già concesse, verificare se gli operatori concessionari procedono con l'accensione della fibra pena la risoluzione del contratto

- Accelerare la cessione in uso della rete in fibra ottica regionale realizzata con il Programma regionale ERMES
 affinché gli operatori economici di settore possano operare i necessari investimenti atti ad erogare servizi a cittadini
 ed imprese
- Coprire con propria programmazione regionale le zone scoperte dal "Piano Aree Bianche 2016" e dal PNRR missione 1 "Piano Italia a 1 Giga"
- Supportare l'automazione e digitalizzazione dell'ultimo miglio ferroviario legato al progetto infrastrutturale della stazione di Trieste Campo Marzio e successivamente ampliarla a tutta la rete ferroviaria del comprensorio portuale e retroportuale di Trieste e a Monfalcone
- Integrare digitalmente la rete degli Interporti del Friuli Venezia Giulia
- Replicare il modello dei corridoi doganali e digitali fra il porto di Trieste e l'interporto di Fuernitz (Austria) anche ad altri Paesi dell'Unione Europea
- Rafforzare i servizi digitali marittimi con un ulteriore supporto economico al progetto International Fast and Secure trade Lane (IFSTL) Turchia - EU / Italia verso altri Paesi



Infrastrutturazione BUL e 5G

Strategia italiana per la Banda Ultralarga Mappatura piano di cablaggio delle aree bianche

«Verso la Gigabit Society»

La **Strategia italiana per la Banda Ultralarga - «Verso la Gigabit Society»** che si pone in continuità con la Strategia varata dal Governo nel 2015, 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 la 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 definita dal Governo nel documento *Strategia italiana per la Banda Ultralarga* – «Verso la Gigabit Society» approvato il 25 maggio 2021 (Ministeri di riferimento: Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Transizione Digitale e Ministero delle Sviluppo Economico), si compone di sette interventi, due in corso e previsti dalla Strategia del 2015 (<u>Piano aree bianche e Piano voucher</u>) e cinque Piani approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 nel PNRR.

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

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE

«Verso la Gigabit Society» - Friuli Venezia Giulia

Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (mio €)	Note	
Piano di cablaggio delle aree bianche	In corso di realizzazione	31.12.2022	≈ 87,430 *	Fibra - UI previste: 158.817	FWA - UI previste: 18.268
Piano voucher a imprese e professionisti	In corso erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 4,910	Attivato: 1.269.275 € (26.09.2022: ore 12:15)	Prenotato: 357.400 € (26.09.2022: ore 12:15)
Italia 1 Giga	Lotto 12 ** Operatore aggiudicatario: Open Fiber	30.06.2026	≈ 209,592 ** (contributo massimo pari al 70% spese ammissibili	Civici p 444.9	revisti: 04 **
Italia 5G: Rilegamento in fibra ottica di siti radiomobili esistenti	Lotto 2 *** Operatore aggiudicatario: TIM	30.06.2026	≈ 101,582 *** (contributo massimo pari al 90% spese ammissibili)	Siti da rilegare: 1.520 ***	
Italia 5G: Nuovi siti radio (150Mbps/30Mbps)	Lotto 4 **** Operatore aggiudicatario: INWIT in RTI con TIM e Vodafone	30.06.2026	≈ 55.909 **** (contributo massimo pari al 90% spese ammissibili)	Aree da coprire con i nuovi siti: 255 **** -	
Scuole connesse	Lotto 3 *** Operatore aggiudicatario: Fastweb	30.062026	≈ 16,112 ***	Sedi previste: 905 ***	
Sanità connessa	Lotto 3 *** Operatore aggiudicatario: Fastweb	30.06.2026	≈ 43,455 ***	Sedi previste: 1.922 ***	

UI: unità immobiliari

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE







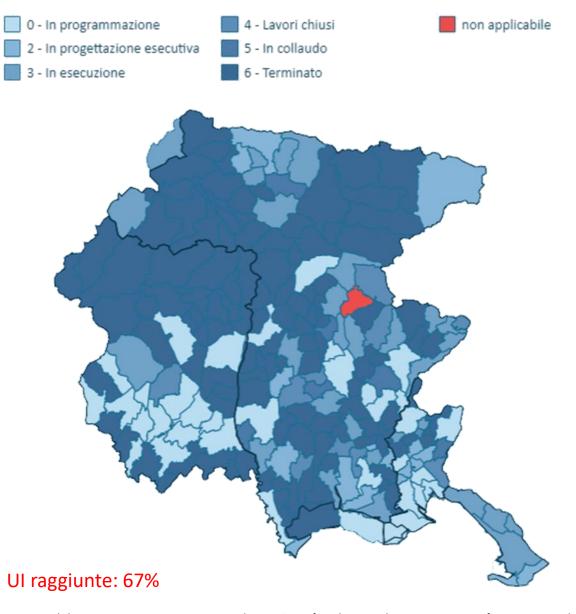


Complessivo tra Friuli-Venezia Giulia e Veneto

^{****} Complessivo tra Friuli-Venezia Giulia, Umbria e Veneto

Complessivo tra Friuli-Venezia Giulia e p.a. Trento

^{***} Complessivo tra Friuli-Venezia Giulia, p.a. Bolzano, p.a. Trento e Veneto

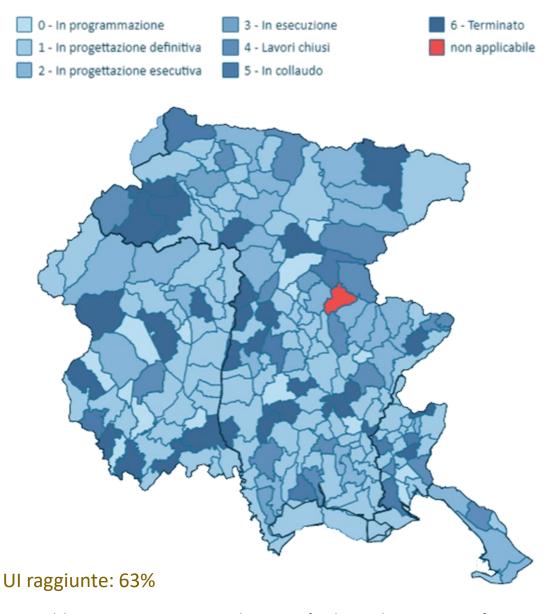


Stato lavori della rete **BUL in fibra** degli interventi previsti dal MiSE (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune nel territorio del **Friuli Venezia Giulia** - 30/06/2022.

N° comuni

Stato	GO	PD	UD	TS	ТОТ
0	8	15	11	-	34
1	-	-	-	-	-
2	5	-	10	2	17
3	2	1	23	4	30
4	2	1	8	-	11
5	1	1	6	-	8
6	7	34	76	-	117
TOT comuni	25	52	134	6	217

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE/Infratel - Portale Programma Infrastrutture FdP 2019-2020.

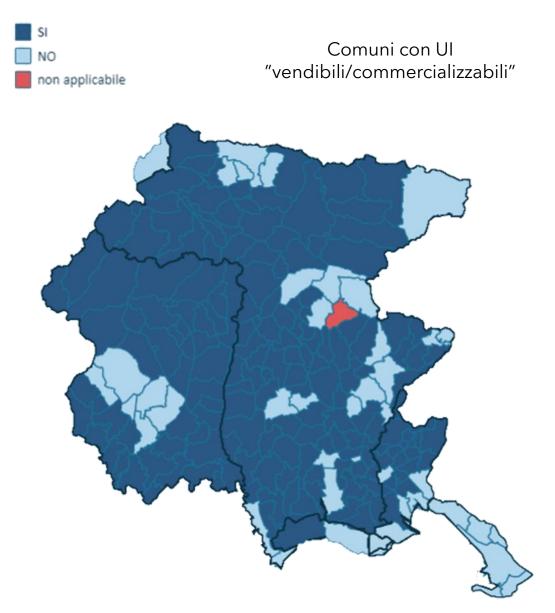


Stato lavori della rete **BUL radio (FWA - Fixed Wireless Access)** degli interventi previsti dal MiSE (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune nel territorio **Friuli Venezia Giulia** - 30/06/2022.

N° comuni

Stato	GO	PD	UD	TS	тот
0	2	7	6	-	15
1	15	30	68	2	115
2	1	4	21	3	29
3	-	-	3	-	3
4	2	1	13	1	17
5	3	1	4	-	8
6	2	8	19	-	29
TOT comuni	25	51	134	6	216

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE/Infratel - Portale Programma Infrastrutture FdP 2019-2020.



Unità Immobiliari "vendibili/commercializzabili" (30/06/2022) ovvero le Unità Immobiliari nei cui pressi Open Fiber (il concessionario) ha completato la realizzato delle infrastrutture (Unità Immobiliari passed) e che quindi mette a disposizione, ad un canone calmierato (regolato da AGCOM) degli operatori di telecomunicazioni affinché possano proporre le loro offerte di connettività all'utente

finale

Unità immobiliari "vendibili": **167.754** (94,6 % delle previste)

Province	Unità Immobiliari "vendibili"	Comuni con UI "vendibili" (comuni al 2014)
Gorizia	9.555	20 (su 25)
Trieste	0	0 (su 6)
Pordenone	42.329	44 (se 51)
Udine	115.870	109 (su 136)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE/Infratel - Portale Programma Infrastrutture FdP 2019-2020.





Conclusioni

Le Camera di commercio Venezia Giulia e Pordenone-Udine, seguendo un approccio bottom-up, hanno avviato un'attività di ascolto e concertazione a livello locale che ha visto il coinvolgimento delle associazioni datoriali, delle imprese e degli enti locali ed ha portato all'individuazione di una serie di opere infrastrutturali prioritarie per il mondo imprenditoriale del Friuli Venezia Giulia.

Sono state selezionate dieci opere di alto livello di priorità raggruppate in 4 macro obiettivi:

- Connettere il Friuli Venezia Giulia ai mercati nazionali ed internazionali
- Rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata
- Gorizia Capitale Europea della cultura 2025
- Promuovere azioni per sviluppare innovazione e sostenibilità

Il Friuli Venezia Giulia, grazie alla sua posizione geografica al centro dell'Europa, si pone quale snodo strategico dei principali transiti commerciali via terra e come punto di approdo privilegiato per le merci provenienti via mare dall'Asia e destinate ai mercati europei; rientra pienamente nel processo di realizzazione delle reti TEN, in particolare, dei corridoi Mediterraneo e Adriatico-Baltico, ma appare opportuno e necessario **rafforzare le infrastrutture, soprattutto quelle di rete,** che permettono al territorio regionale di connettersi con i mercati europei e mondiali in maniera agevole, anche in considerazione del completamento di alcune reti autostradali che interessano più regioni (come ad esempio la Pedemontana Veneta). Per questo **una visione organica d'insieme anche coordinata con le regioni e gli Stati limitrofi**, il Veneto, in particolare, verso cui sono proiettate molte attività economiche insediate nell'ex-provincia di Pordenone, risulta auspicabile.

La regione, ad est, condivide il confine con la Slovenia e nel 2025, le due città transfrontaliera di Gorizia/Nova Gorica saranno le Capitali della cultura europea; due realtà contigue, divise da un confine e da un passato di conflitto sono, oggi, animate da rapporti di amicizia e collaborazione che travalicano le barriere fisiche, politiche e culturali.

Per questo motivo i prossimi anni saranno determinanti per **migliorare l'infrastrutturazione del territorio e l'integrazione dei servizi**, in vista di un'elevata attrattività turistica. Sarà, quindi, importante rilanciare gli **investimenti privati** attraverso accordi di Partenariato pubblico-privato o operazioni di Project financing a sostegno dei finanziamenti pubblici.

Anche le connessioni digitali sono determinanti per il territorio soprattutto a seguito del COVID-19 che ha accelerato i processi di digitalizzazione. C'è bisogno di un **adeguamento delle reti infrastrutturali** legate alla **banda Ultra-larga e alla rete 5G,** ma anche di una **specializzazione delle competenze nel mercato del lavoro,** soprattutto nel settore del trasporto e della logistica che restano attività labour intensive, così come è emerso da un'indagine nazionale realizzata nel 2021 da Uniontrasporti*.

Infine **l'intermodalità e la logistica integrata**. Il trasporto delle merci richiede reti di collegamenti il più possibile diffuse e un sistema logistico in grado di interconnettere, nel modo più efficiente, più modalità di trasporto. La regione può vantare di infrastrutture logistiche di notevole rilevanza, primo fra tutti il **porto di Trieste**, 1° porto in Italia nel 2021 per numero tonnellate, circa 55 milioni, a cui si aggiunge il **porto di Monfalcone**, noto soprattutto per il bacino di lavorazione del settore croceristico della Fincantieri, ed il più piccolo **porto di San Giorgio di Nogaro** che insiste su un territorio industrializzato facente parte dell'ex-consorzio dell'Aussa-Corno, che vanta una notevole capacità produttiva nel settore siderurgico, principalmente laminatoi. E' necessario, però, stabilire **relazioni ferroviarie regolari** a livello infra-regionale, con le aziende produttive regionali e con bacini di traffico in territori storicamente appartenenti al retroterra del sistema portuale del Mare Adriatico Orientale. In ciò i finanziamenti previsti nel PNRR rappresentano un'opportunità unica per il territorio ma è opportuno che tutti gli stakeholders in campo, ognuno per la propria parte, **lavorino in maniera sinergica** per rendere il territorio del Friuli Venezia Giulia sempre più attrattivo e performante, per favorire la competitività del sistema economico-produttivo, lo sviluppo sostenibile e contribuire ad elevare il benessere sociale e la qualità dei servizi erogati a cittadini, turisti e imprese.

*Sono state completate 6.413 interviste in Italia (178 in Friuli Venezia Giulia) di cui il 67% a imprese manifatturiere (settore C) e il 33% a 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 ed è stata affidata alla società Format Research.

Report realizzato dalla CCIAA Venezia Giulia e CCIAA Pordenone-Udine con il supporto tecnico scientifico di



