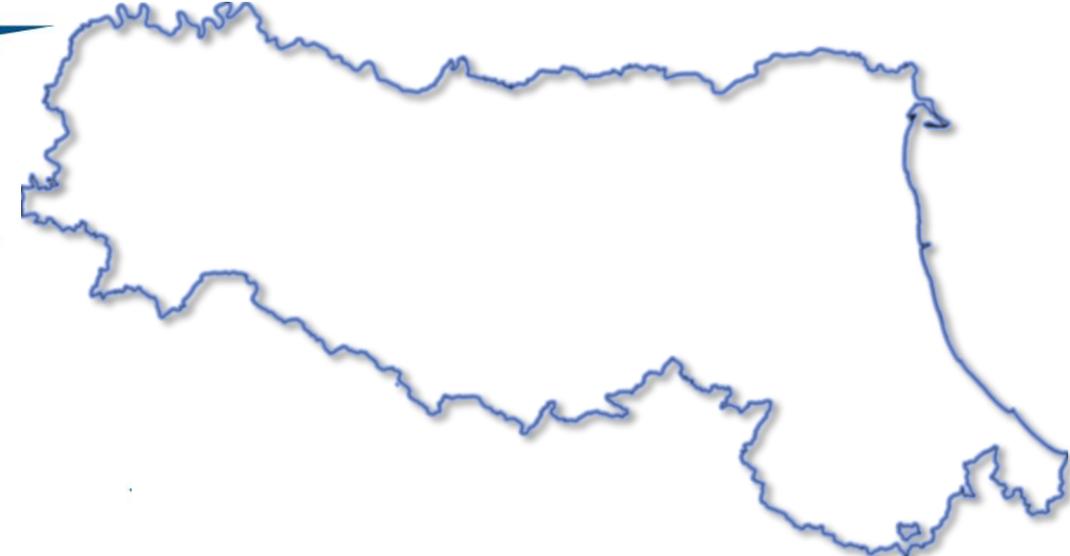


Focus EMILIA-ROMAGNA



Analisi e mappatura del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica

**Programma Infrastrutture
Fondo di perequazione 2019-2020**



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

PREMESSA

L'obiettivo del presente slide report è fornire alcuni primi elementi utili ad identificare, in chiave strategica, le **priorità di sviluppo infrastrutturale dell'Emilia-Romagna** che hanno il fine di migliorare i livelli di mobilità e di trasporto delle imprese. Difatti, la dotazione di infrastrutture di trasporto rappresenta per il sistema produttivo un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende già presenti in un'area e, allo stesso tempo, incide sulle scelte di insediamento di nuove attività produttive nonché sulle necessità logistiche delle imprese.

La prima parte del report è dedicata all'**inquadramento del tessuto economico e delle principali filiere produttive**. In particolare, dopo una sintetica descrizione delle dimensioni socio-demografiche ed economiche della regione, si entra nel dettaglio dell'analisi con l'individuazione dei settori produttivi e dei distretti economici presenti sul territorio.

La seconda parte descrive lo **«stato dell'Arte» delle infrastrutture di trasporto e mobilità** dell'Emilia-Romagna anche, mediante un **indice sintetico di valutazione** per ciascuna tipologia di infrastruttura di trasporto (strade, ferrovie, porti, aeroporti, nodi logistici), che quota la performance infrastrutturale delle singole province, per poi proseguire con l'analisi del **contesto europeo e dei piani di sviluppo sovranazionali dei Corridoi TEN-T**.

La disamina degli interventi infrastrutturali presenti a livello regionale, oggetto della terza parte, comprende l'**analisi dei documenti programmatici** quali gli allegati al *Documento di Economia e Finanza 2015, 2017 e 2019*, l'Allegato infrastrutture al Programma Nazionale di Riforma (*Italia Veloce 2020*), lo schema di *DPCM di individuazione degli interventi infrastrutturali da sottoporre a commissariamento*, gli ultimi *Contratti di programma tra ANAS e RFI* ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (attuale MIMS), il *Piano Commerciale* edizione febbraio 2021 e quello edizione speciale PNRR di agosto 2021 di RFI, nonché, per ultimi, il *PNRR* e le schede di lettura aggiornate a luglio 2021, ed il DM 330 del 1° settembre 2021 relativo agli interventi in ambito portuale che individuano le infrastrutture prioritarie per il territorio e le risorse a disposizione.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Mappatura del tessuto economico e delle principali filieri produttive



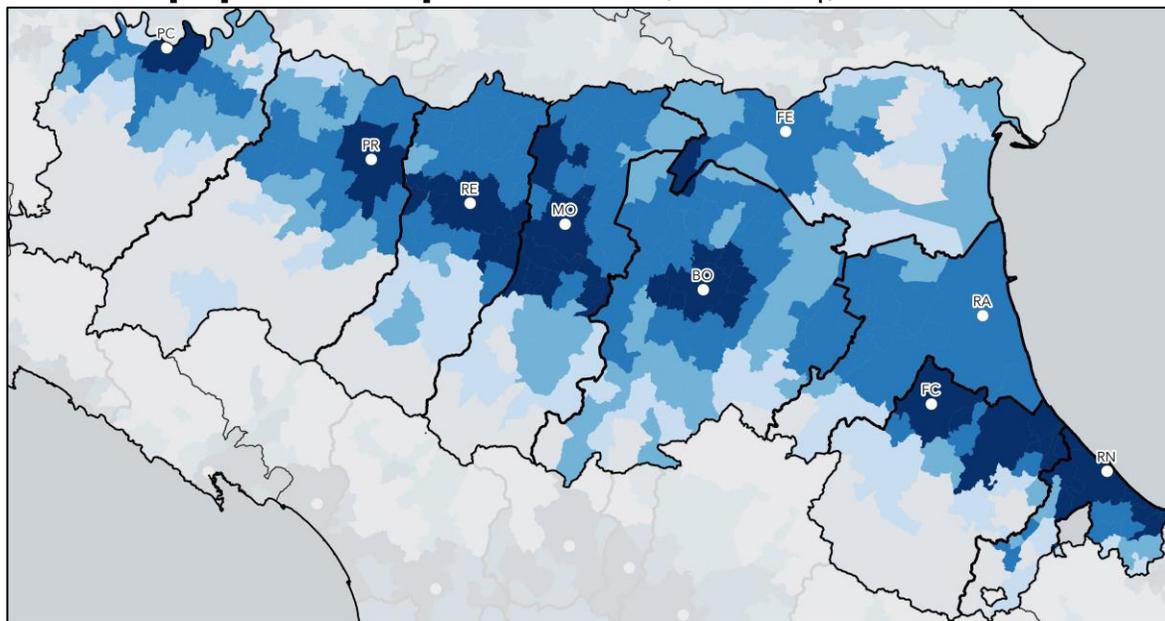
UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

INQUADRAMENTO DEMOGRAFICO

Densità popolazione per comune (ab./kmq)



La regione Emilia-Romagna si estende per 22.453 kmq e conta circa 4,4 milioni di abitanti (38% della macro regione del Nord Est). Il territorio è suddiviso in 328 comuni, distribuiti in 9 province.

Provincia	Popolazione 2020	% pop. Emilia-Romagna	Numero comuni	Densità pop. ab./kmq
BOLOGNA	1.019.539	23%	55	275,4
FERRARA	341.967	8%	21	130,2
FORLÌ-CESENA	393.556	9%	30	165,5
MODENA	704.672	16%	47	262,2
PARMA	453.604	10%	44	131,6
PIACENZA	284.075	6%	46	109,9
RAVENNA	386.309	9%	18	207,8
REGGIO EMILIA	526.349	12%	42	229,7
RIMINI	335.478	8%	25	387,8
EMILIA - ROMAGNA	4.445.549	100%	328	198,1
NORD EST	11.575.215	-	1.388	185,7

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat al 01/01/2021 (stima popolazione al 17/05/21)

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Negli ultimi due decenni l'economia dell'Emilia-Romagna ha evidenziato **tassi di crescita più elevati** rispetto a quello nazionale. Nel 2019 il PIL regionale aveva chiuso il periodo con una **crescita dell'1,5%**, migliore risultato in Italia. La pandemia ha provocato una brusca frenata a questo andamento e le stime di Prometeia prevedono un calo del 9% nel 2020.

Variabile	Anno	Valore assoluto	Var/anno precedente
PIL (M€)	2019	163.994	1,50%
Quota su PIL Italia	2019	9,2%	-
PIL pro capite (€)	2019	36.727	1,36%
Imprese attive	2020	397.767	-0,55%
Imprese artigiane	2020	124.267	-0,81
Iscritte	2020	20714	4,58%
Cessate	2020	22.920	5,07%
Export (M€)	2020	61.148	-8,2%
% export su PIL	-	37,7%	

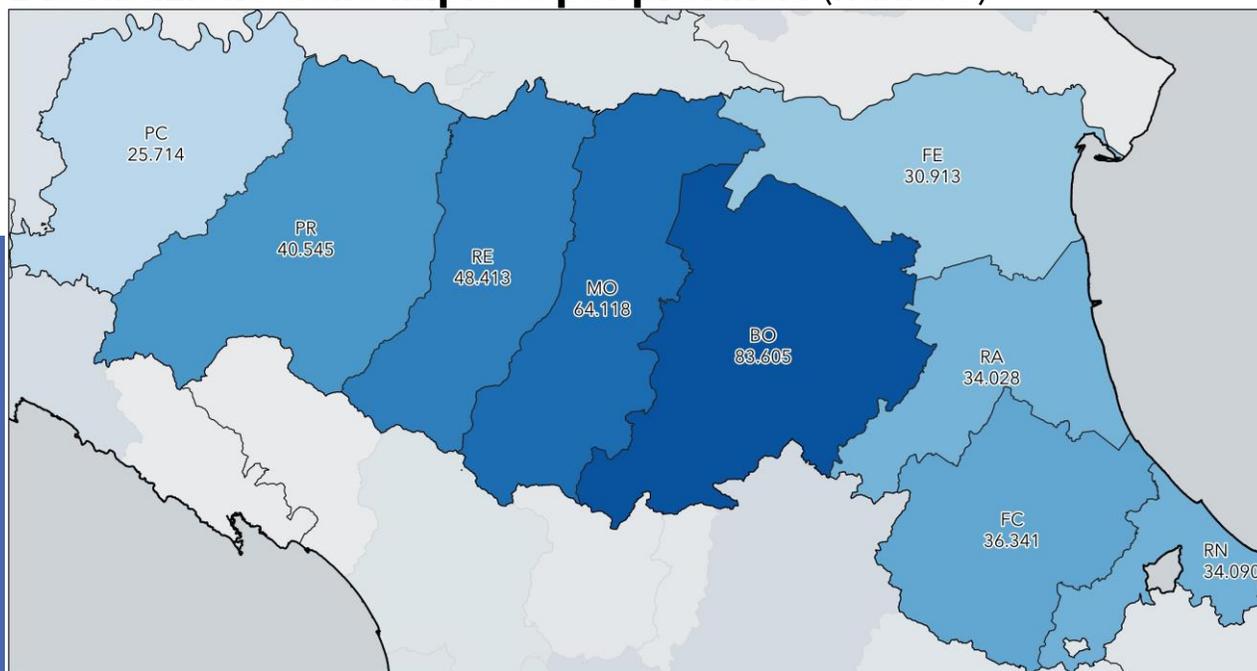
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

Punti forti dell'economia regionale sono la varietà e la forte vocazione all'export. L'**agricoltura** è un settore in continuo sviluppo grazie alla coesistenza, in pianura padana, di una serie di fattori quali le condizioni climatiche, l'utilizzo diffuso di tecniche e mezzi meccanici moderni, la razionale organizzazione in cooperative agricole, lo stretto rapporto con le industrie di trasformazione. L'**industria** si basa prevalentemente su piccole e piccolissime imprese. Tra i settori più fiorenti ci sono l'**automotive**, con marchi di risonanza mondiale come Ferrari, Maserati e Ducati, le industrie meccaniche (Reggio Emilia) e chimiche (Ferrara) e della lavorazione della ceramica (Faenza). Il **turismo** è un'industria altrettanto fiorente, in grado di combinare un'offerta fatta di città d'arte ed eventi culturali (Bologna, Ferrara, Modena) e mete del turismo balneare lungo la riviera romagnola.

La presenza di una importante rete di interporti ha favorito la nascita di **imprese di servizi di trasporto e logistica**.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Distribuzione delle imprese per provincia (numero)



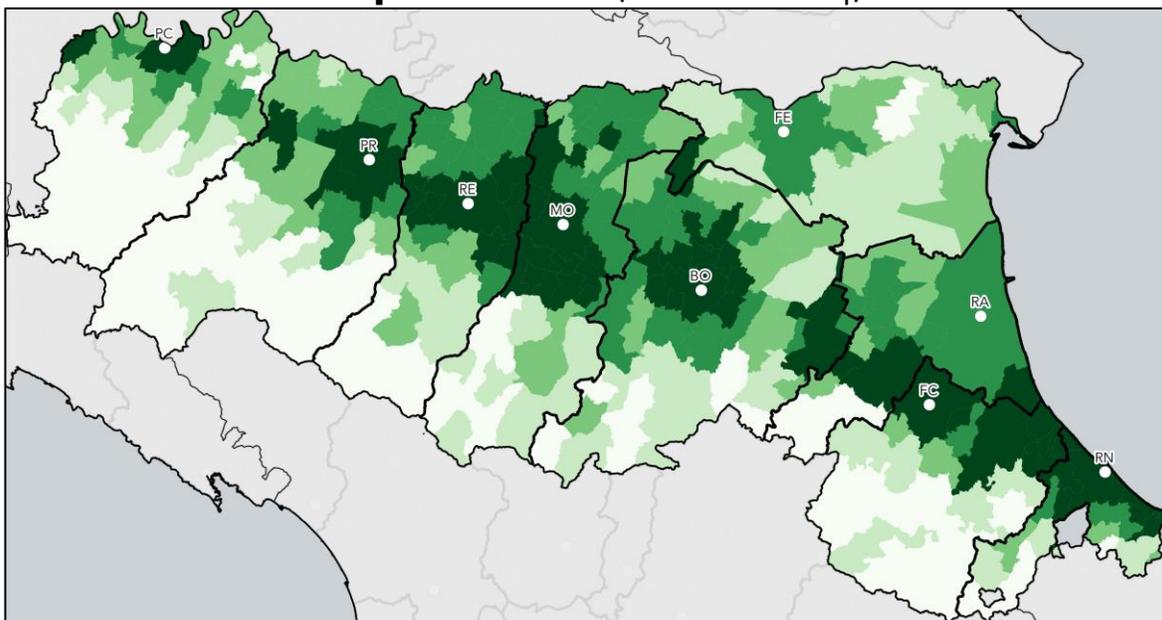
L'Emilia-Romagna conta il 39,2% delle imprese attive del Nord Est. L'incidenza delle imprese artigiane è del 32%. Rimini è la provincia in cui si registra la maggiore concentrazione di imprese, in rapporto sia agli abitanti che alla superficie.

Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/100 ab.	Imprese/kmq
BOLOGNA	83.605	26.306	8,2	22,6
FERRARA	30.913	8.433	9,0	11,8
FORLÌ-CESENA	36.341	11.748	9,2	15,3
MODENA	64.118	20.024	9,1	23,9
PARMA	40.545	11.988	8,9	11,8
PIACENZA	25.714	7.770	9,1	9,9
RAVENNA	34.028	10.178	8,8	18,3
REGGIO EMILIA	48.413	18.328	9,2	21,1
RIMINI	34.090	9.492	10,2	39,4
EMILIA - ROMAGNA	397.767	124.267	8,9	17,7
NORD EST	1.015.919	301.932	8,8	16,3

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Movimprese, 2020

ADDETTI E UNITÀ LOCALI

Densità addetti UL per comune (addetti/kmq)



La regione Emilia-Romagna conta circa 500 mila Unità Locali e 1,7 milioni di addetti (39,1% del Nord Est). L'87% delle Unità locali sono di tipo micro (0-9 addetti) e l'8% piccole (10-49 addetti).

Provincia	UL IV° 2020	% UL Emilia-Romagna	Addetti UL	Addetti UL/kmq
BOLOGNA	105.668	21,3%	408.961	110,5
FERRARA	38.258	7,7%	105.064	39,9
FORLÌ-CESENA	44.873	9,0%	133.213	56,0
MODENA	79.438	16,0%	286.505	106,6
PARMA	50.279	10,1%	179.052	51,9
PIACENZA	32.523	6,5%	105.028	40,6
RAVENNA	43.137	8,7%	144.466	77,7
REGGIO EMILIA	59.394	12,0%	205.181	89,5
RIMINI	43.135	8,7%	131.177	151,7
EMILIA - ROMAGNA	496.705	100%	1.698.647	75,7
NORD EST	1.270.690	-	4.349.592	69,8

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Nel 2020 il commercio estero dell'Emilia-Romagna ha totalizzato un valore di **94,7 miliardi di euro**, con un **saldo positivo di 27,5 miliardi**, il risultato più alto a livello nazionale. L'incidenza sul totale del commercio estero italiano è circa il 12%. **Il 61% degli scambi è realizzato nei paesi dell'Unione europea**. La regione è **seconda in Italia, dopo la Lombardia, per quota di export**. Questa voce contribuisce con il 37,7% alla formazione del PIL regionale. L'interruzione degli scambi a causa del Covid-19 ha avuto come effetto una **riduzione del valore dell'export di circa 5,5 miliardi** rispetto all'anno precedente, corrispondente all'8,2% in meno, in linea con la media del Nord Est.

Anno	MONDO			Unione europea 28		
	import	export	totale	import	export	totale
2020	33.642	61.148	94.790	22.994	35.154	58.149
2019	36.851	66.621	103.472	24.553	38.477	63.029
var 20/19	-8,7%	-8,2%	-8,4%	-6,3%	-8,6%	-7,7%

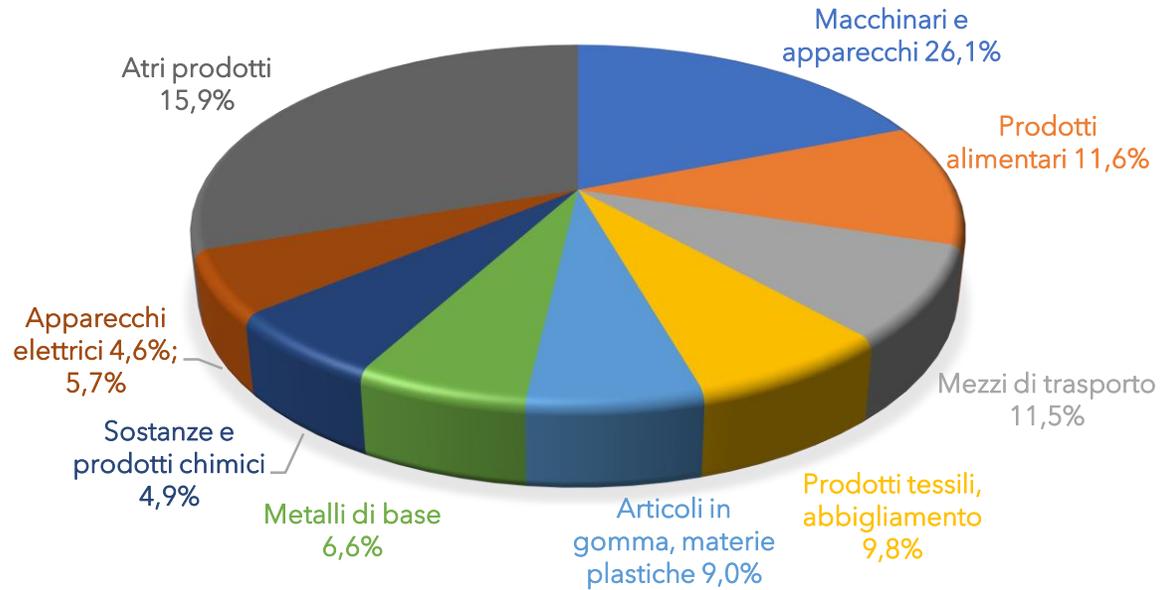
**Per agevolare il confronto tra i risultati degli anni 2019 e 2020 si è scelto di considerare ancora l'area geografica Ue a 28 membri, in ragione anche del regime transitorio ancora in vigore per il Regno Unito fino al 31 dicembre 2020.*

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, valori in milioni di euro

A livello settoriale si distinguono i risultati della **farmaceutica (+26,5%)** e dell'**industria alimentare (+3,9%)**, beni considerati essenziali durante il primo lockdown. Tra i settori più penalizzati ci sono il **tessile e abbigliamento (-18,4%)** e la **metallurgia e prodotti in metallo (-16,6%)**. Negativi, ma con una contrazione più contenuta, anche i mezzi di trasporto (-8,1%) e i macchinari e apparecchi (-11,1%). A partire dal terzo trimestre del 2020 si è registrata una lieve ripresa dell'export totale, che ha contribuito a limitare le perdite sull'anno.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, anno 2020

Nel 2020 **macchinari e apparecchiature** hanno rappresentato un quarto delle esportazioni della regione (26,1%). Seguono i **prodotti alimentari** (11,6%) e i **mezzi di trasporto** (11,5%).

A livello territoriale le buone performance del settore farmaceutico e alimentare hanno consentito la tenuta dell'export della provincia di Parma, l'unica ad aver chiuso il 2020 con un risultato stabile rispetto al 2019.

Modo di trasporto (export)

	52,8% (92,2% vs Ue)
	0,8% (1,0% vs Ue)
	35,3% (2,1% vs Ue)
	9,5% (1,2% vs Ue)
Altro	1,6% (3,5% vs Ue)

Destinazioni principali (2020)

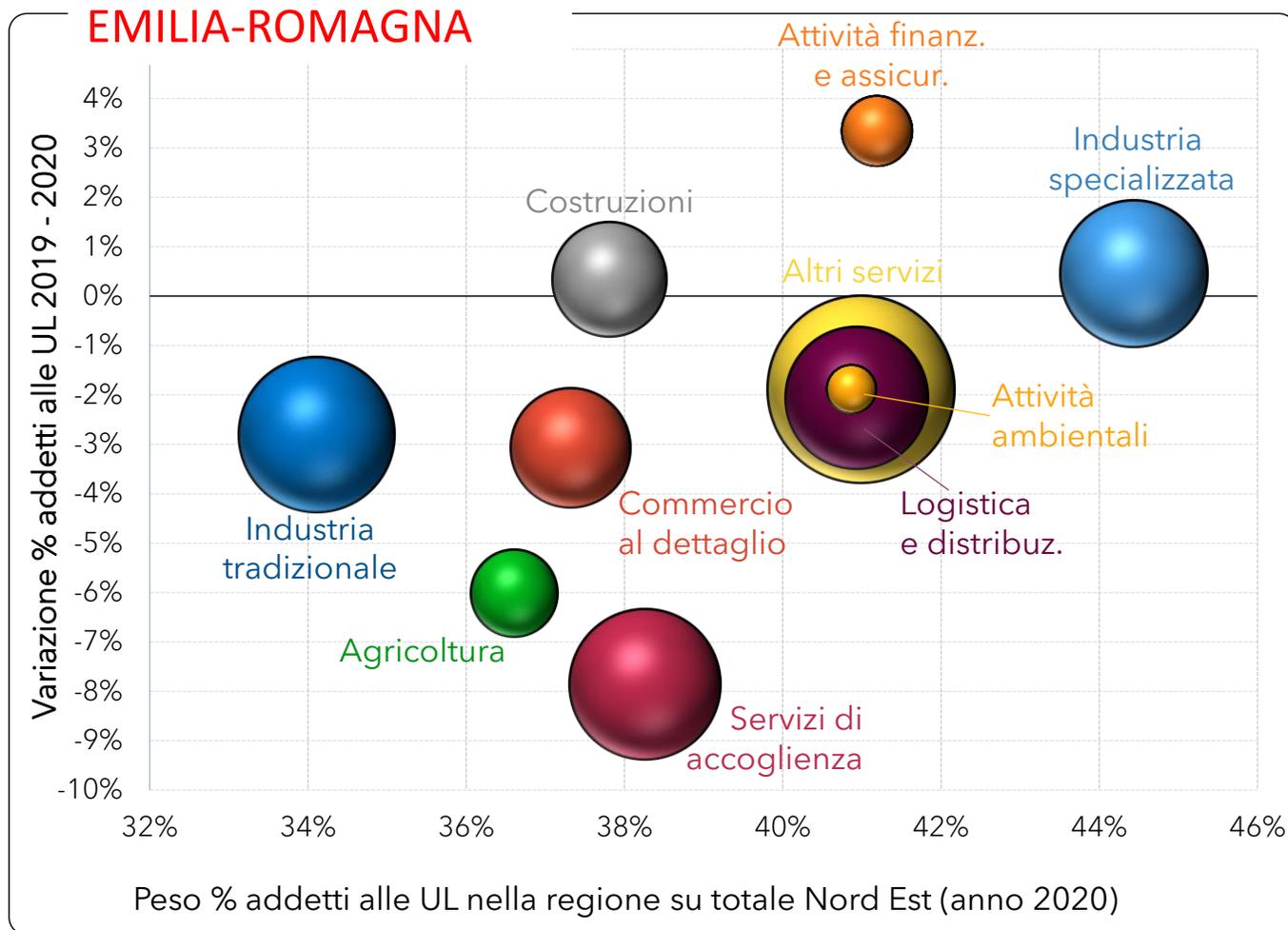
	Germania 7.720 M€
	Francia 6.417 M€
	USA 5.998 M€
	UK 4.139 M€
	Spagna 2.872 M€

La modalità maggiormente utilizzata nelle esportazioni è il **trasporto su strada** che ha una quota del 52,8% verso il resto del mondo e il 92% verso i paesi Ue. Il **trasporto marittimo** è la seconda modalità usata nell'export verso l'extra-Ue (35,3%). Il trasporto ferroviario realizza solo una quota marginale.

Germania, Francia e Stati Uniti sono i primi tre partner commerciali per valore dell'export, concentrando oltre un terzo delle vendite complessive della regione.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI IN EMILIA-ROMAGNA RISPETTO AL NORD EST



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

In Emilia-Romagna il settore dell'**industria specializzata** (chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.) occupa il **44,4% degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Nord Est**, evidenziando la forte vocazione industriale della regione; seguono: **attività finanziarie e assicurative** (banche e assicurazioni), **altri servizi** (attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi), **logistica e distribuzione** (attività di trasporto e magazzinaggio), **attività ambientali** (attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia), **servizi di accoglienza** (servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.).

Nel 2020 quasi tutti i settori hanno subito una flessione significativa nel numero di addetti, in particolare: **-7,9%** i servizi di accoglienza, **-6,0%** l'agricoltura, **-3,1%** il commercio al dettaglio, **-2,8%** l'industria tradizionale. Gli unici settori in crescita sono stati: le attività finanziarie e assicurative, **+3,3%**; l'industria specializzata, **+0,5%**; le costruzioni, **+0,3%**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI - DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA

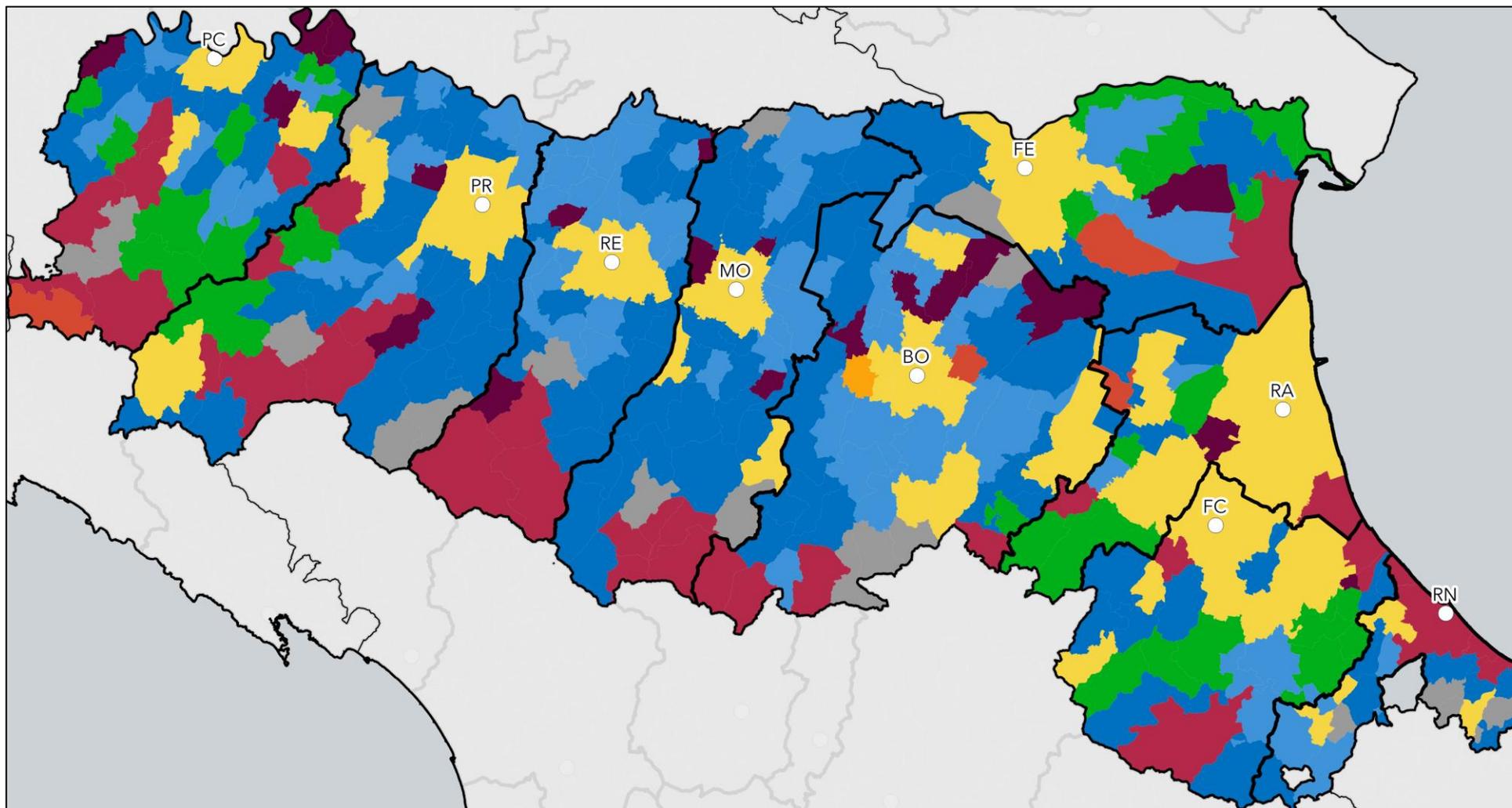
MACRO SETTORE	PESO %	BO	FE	FC	MO	PR	PC	RA	RE	RN	EMILIA - ROMAGNA
AGRICOLTURA	4,6%	13,5%	16,5%	15,4%	12,0%	7,3%	6,5%	15,4%	9,0%	4,3%	100%
INDUSTRIA TRADIZIONALE	14,5%	17,6%	4,7%	9,8%	22,2%	13,2%	5,8%	6,9%	15,3%	4,6%	100%
INDUSTRIA SPECIALIZZATA	13,0%	26,4%	5,0%	5,4%	21,1%	10,0%	5,5%	6,2%	16,6%	3,8%	100%
COSTRUZIONI	7,9%	21,2%	5,9%	10,1%	17,7%	10,6%	5,9%	8,0%	12,6%	7,9%	100%
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE	12,2%	27,8%	4,1%	8,0%	16,1%	9,3%	10,2%	7,5%	10,2%	6,8%	100%
SERVIZI DI ACCOGLIENZA	13,7%	21,0%	6,8%	8,4%	12,7%	8,7%	5,3%	11,5%	8,8%	16,7%	100%
COMMERCIO AL DETTAGLIO	8,6%	25,4%	7,8%	6,8%	14,6%	9,8%	6,3%	9,1%	9,8%	10,3%	100%
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE	3,1%	28,8%	5,6%	2,9%	18,3%	13,1%	4,8%	7,0%	12,2%	7,3%	100%
ATTIVITÀ AMBIENTALI	1,5%	38,8%	8,2%	6,9%	11,3%	9,7%	6,2%	6,7%	7,3%	4,7%	100%
ALTRI SERVIZI	21%	28,1%	5,9%	6,2%	15,6%	11,6%	5,3%	8,5%	12,0%	6,9%	100%
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, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI - MACRO SETTORE PREVALENTE NEL COMUNE

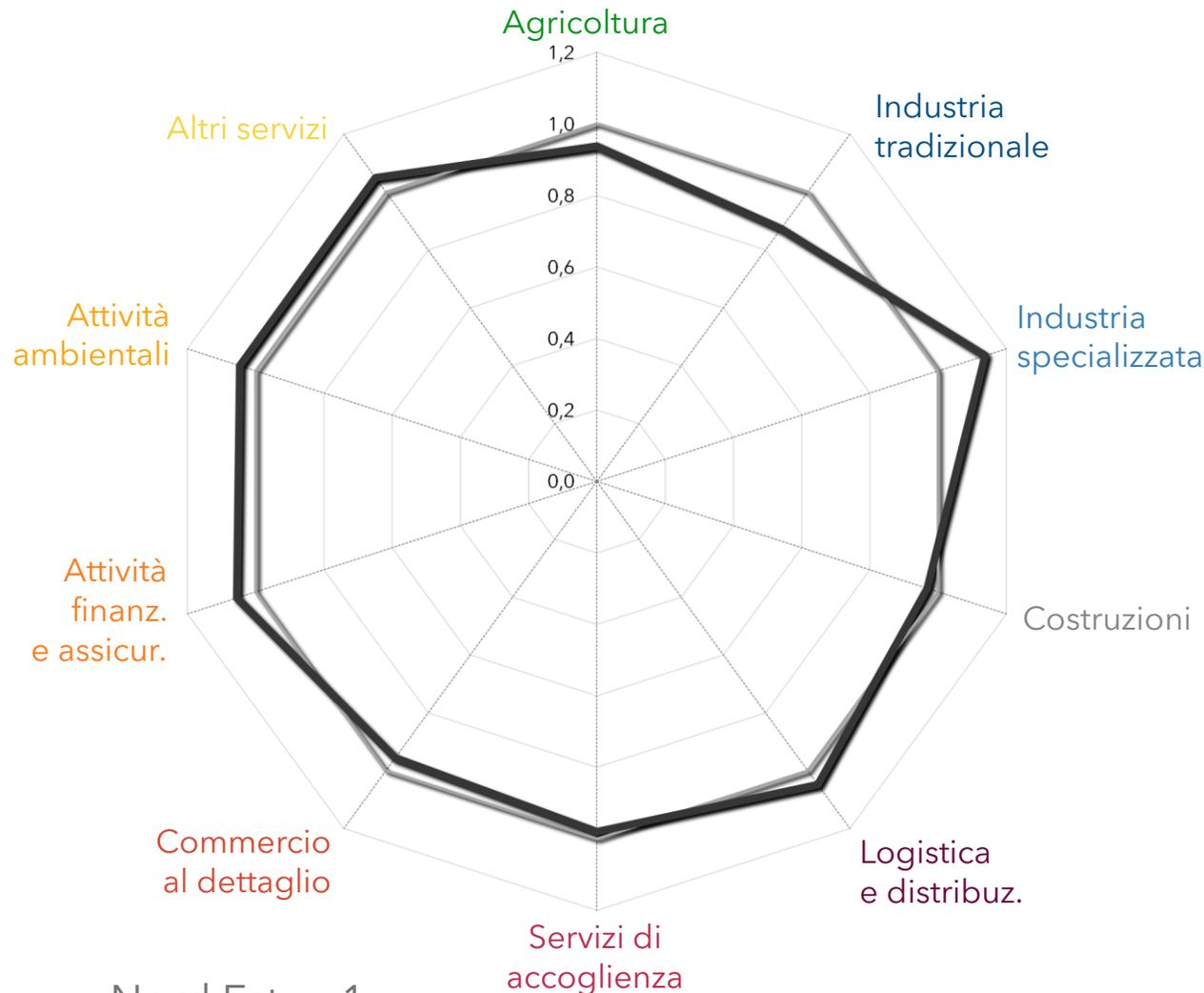
(per n° addetti)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA IN EMILIA-ROMAGNA



L'**indice di specializzazione** è stato calcolato confrontando le percentuali regionali di addetti nelle singole attività economiche alle percentuali globali nella macroarea del Nord Est. Un valore superiore a 1 segnala la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione del territorio regionale.

L'analisi evidenzia una sostanziale diversificazione settoriale del tessuto economico regionale, in cui spicca l'**industria specializzata** (legata soprattutto all'agricoltura e all'allevamento), in forte relazione con il settore dei **servizi** (per es. logistica e distribuzione).

Tuttavia (cfr. slide precedente), il peso delle singole province nel tessuto economico-produttivo regionale è molto differente, con un ruolo dominante della provincia di **Bologna**, seguita dalla provincia di **Modena**.

In Emilia-Romagna sono stati individuati **20 distretti industriali**.

Nord Est = 1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

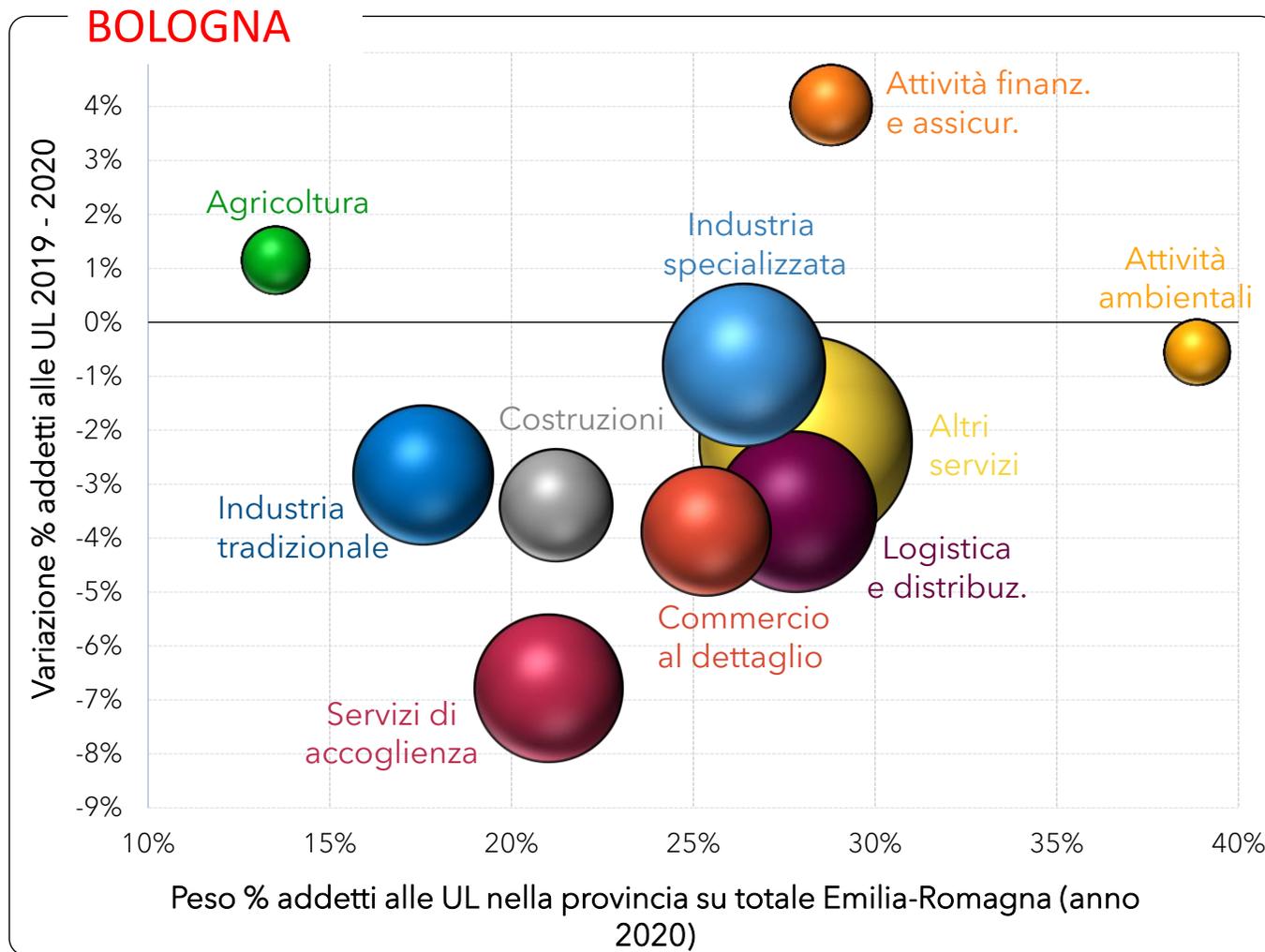
I DISTRETTI INDUSTRIALI IN EMILIA-ROMAGNA

#	DISTRETTO	PROVINCE	#	DISTRETTO	PROVINCE
1	Meccatronica di Reggio Emilia	RE	11	Macchine agricole di Reggio Emilia e Modena	MO, RE
2	Piastrelle di Sassuolo	MO, RE	12	Macchine legno di Rimini	RN
3	Macchine per l'imballaggio di Bologna	BO	13	Salumi di Parma	PR
4	Food machinery di Parma	PR	14	Lattiero-caseario di Reggio Emilia	RE
5	Ortofrutta romagnola	FC, FE, RA	15	Calzature di San Mauro Pascoli	FC
6	Abbigliamento di Rimini	RN	16	Lattiero-caseario parmense	PR
7	Ciclomotori di Bologna	BO	17	Mobili imbottiti di Forlì	FC
8	Salumi del modenese	MO	18	Macchine utensili di Piacenza	PC
9	Alimentare di Parma	PR	19	Salumi di Reggio Emilia	RE
10	Maglieria e abbigliamento di Carpi	MO	20	Macchine per l'industria della Ceramica di Modena e Reggio Emilia	MO, RE

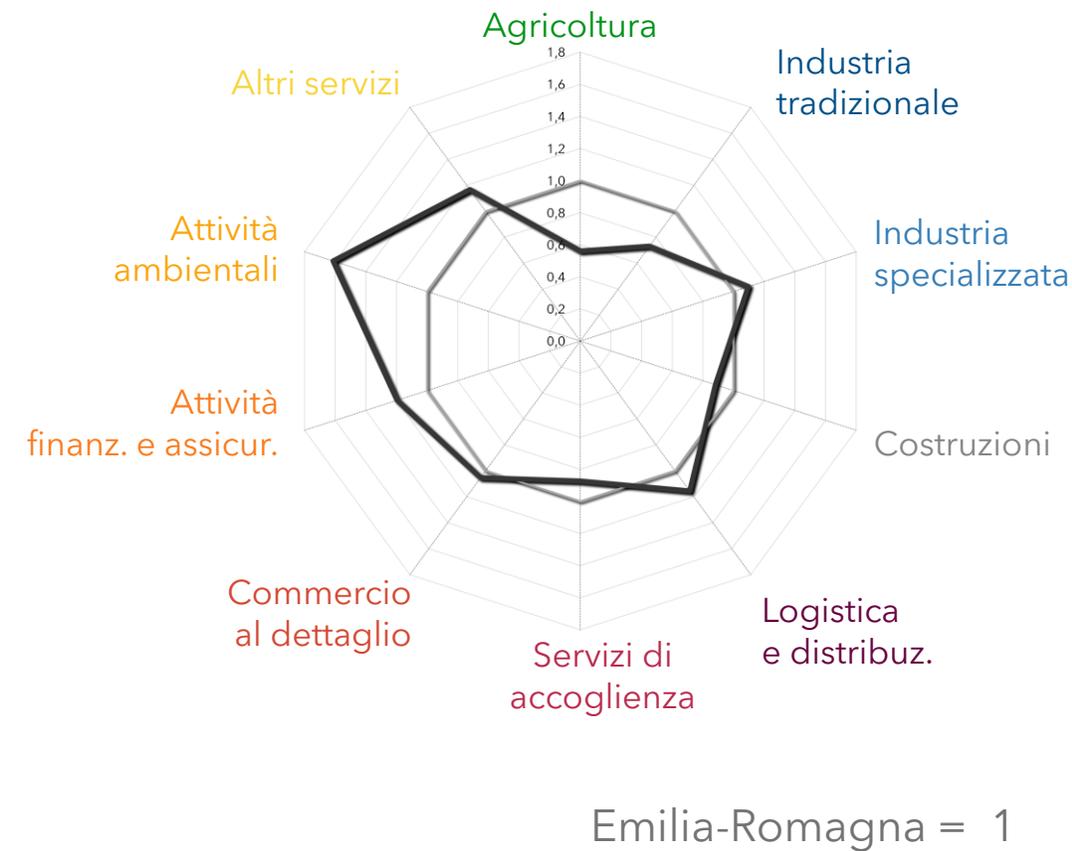
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Intesa San Paolo

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



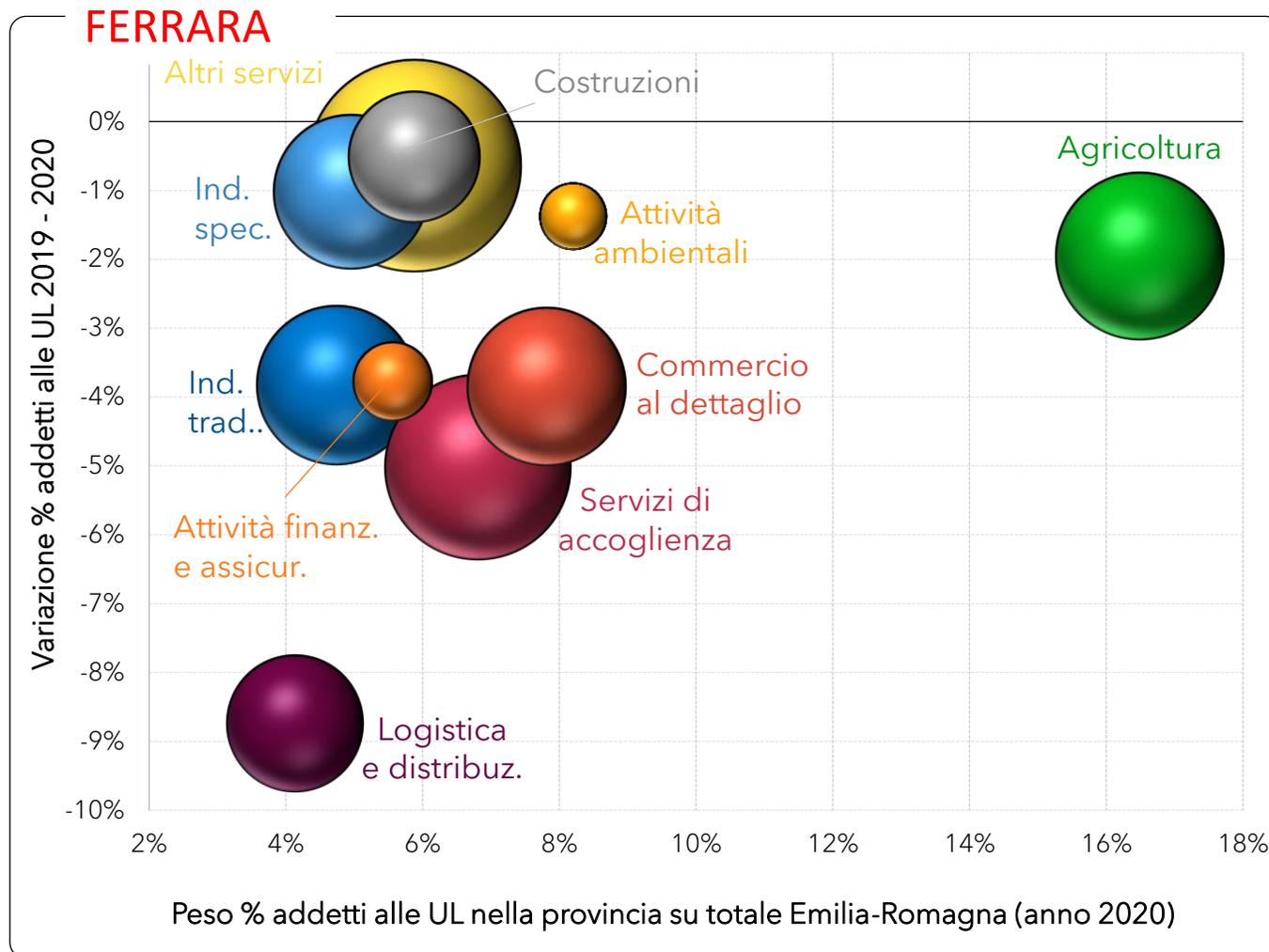
2 distretti presenti

Macchine per l'imballaggio di Bologna
Ciclomotori di Bologna

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

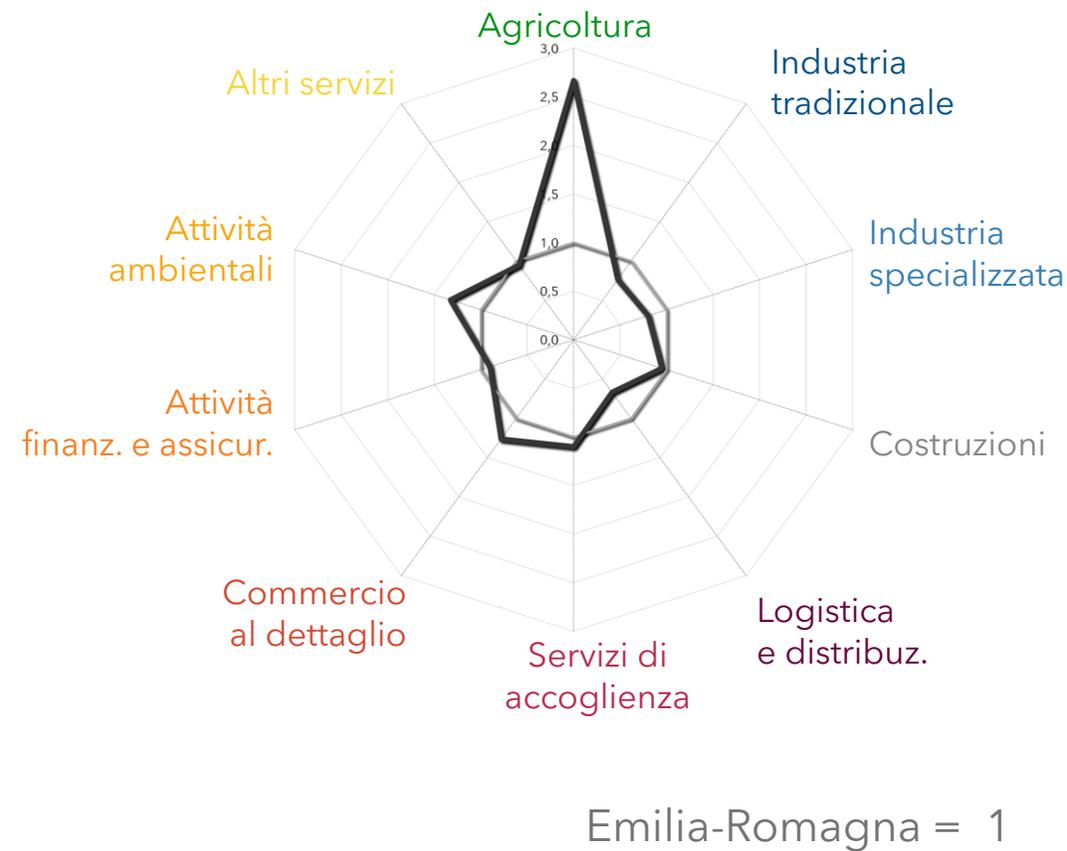
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020



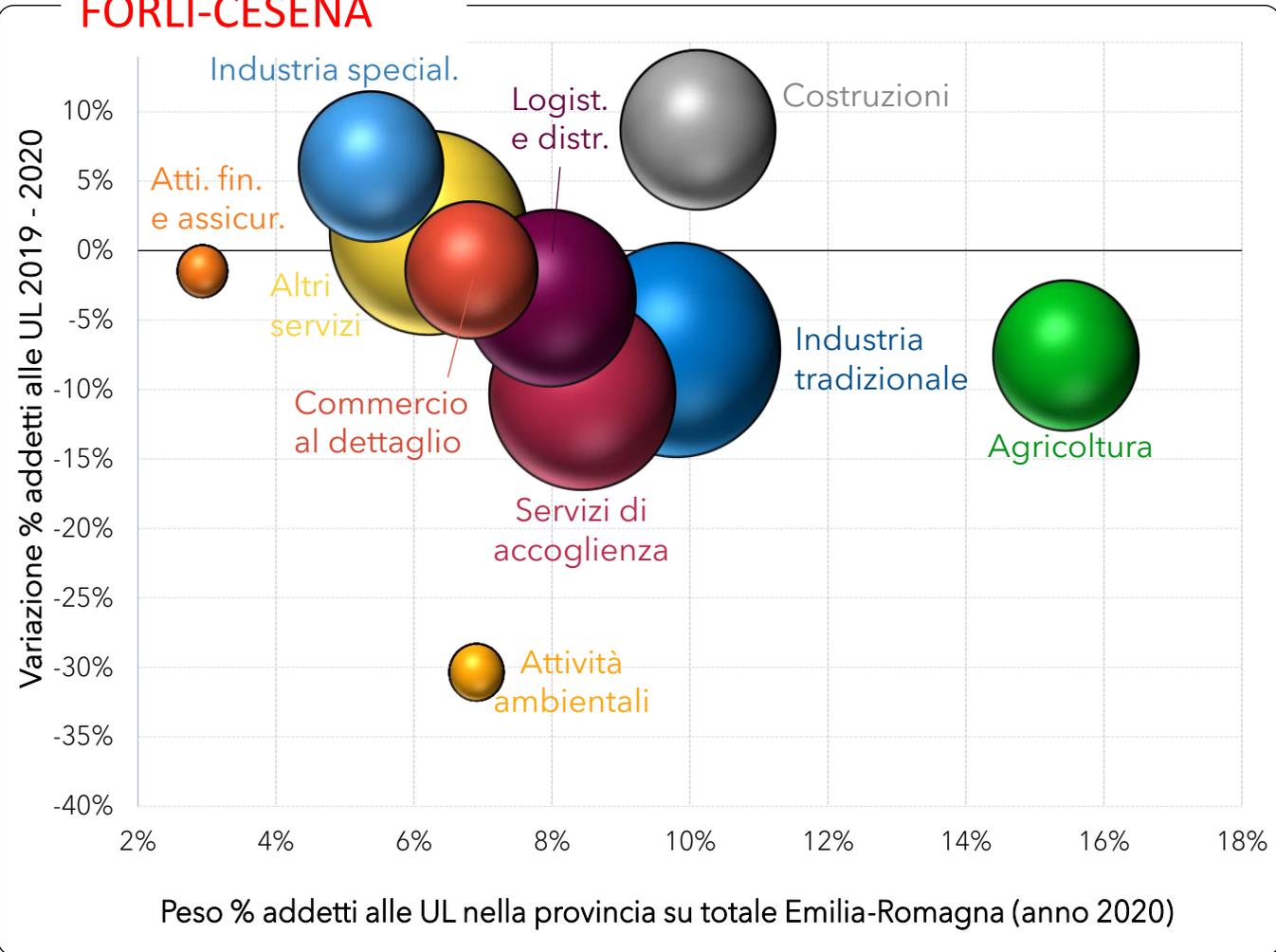
1 distretto presente

Ortofrutta romagnola

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

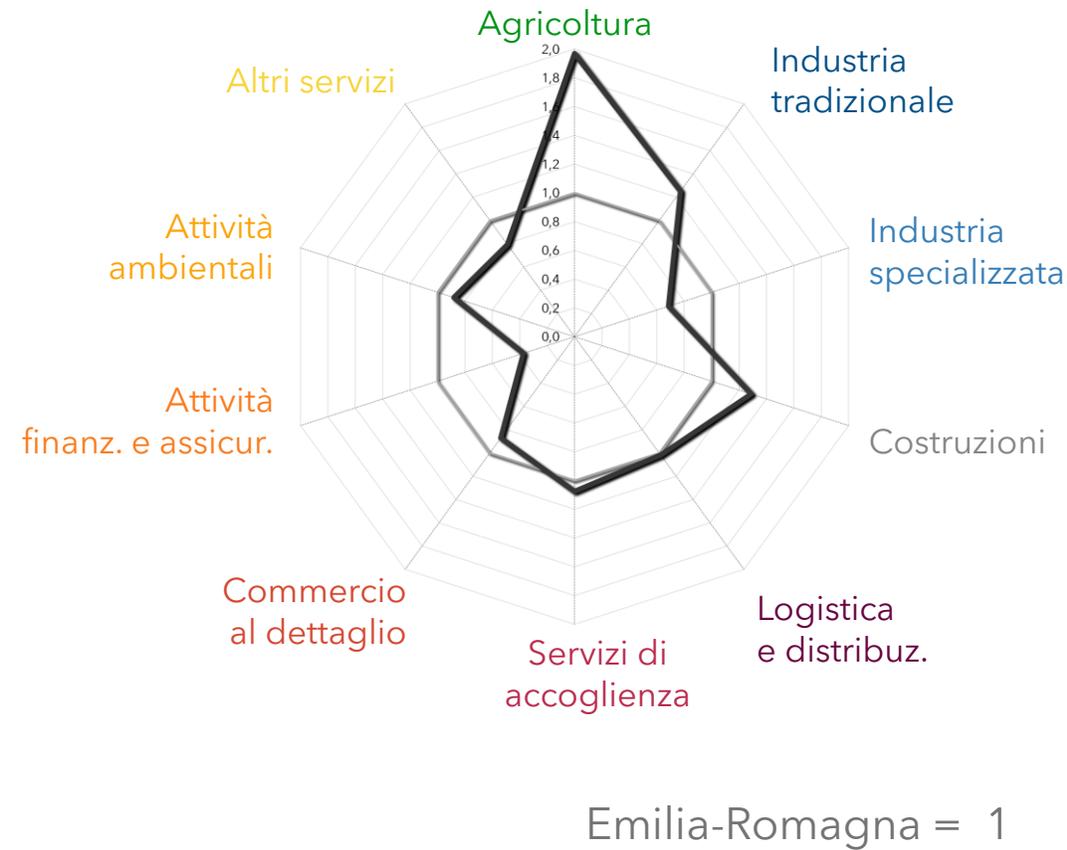
LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

FORLÌ-CESENA



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

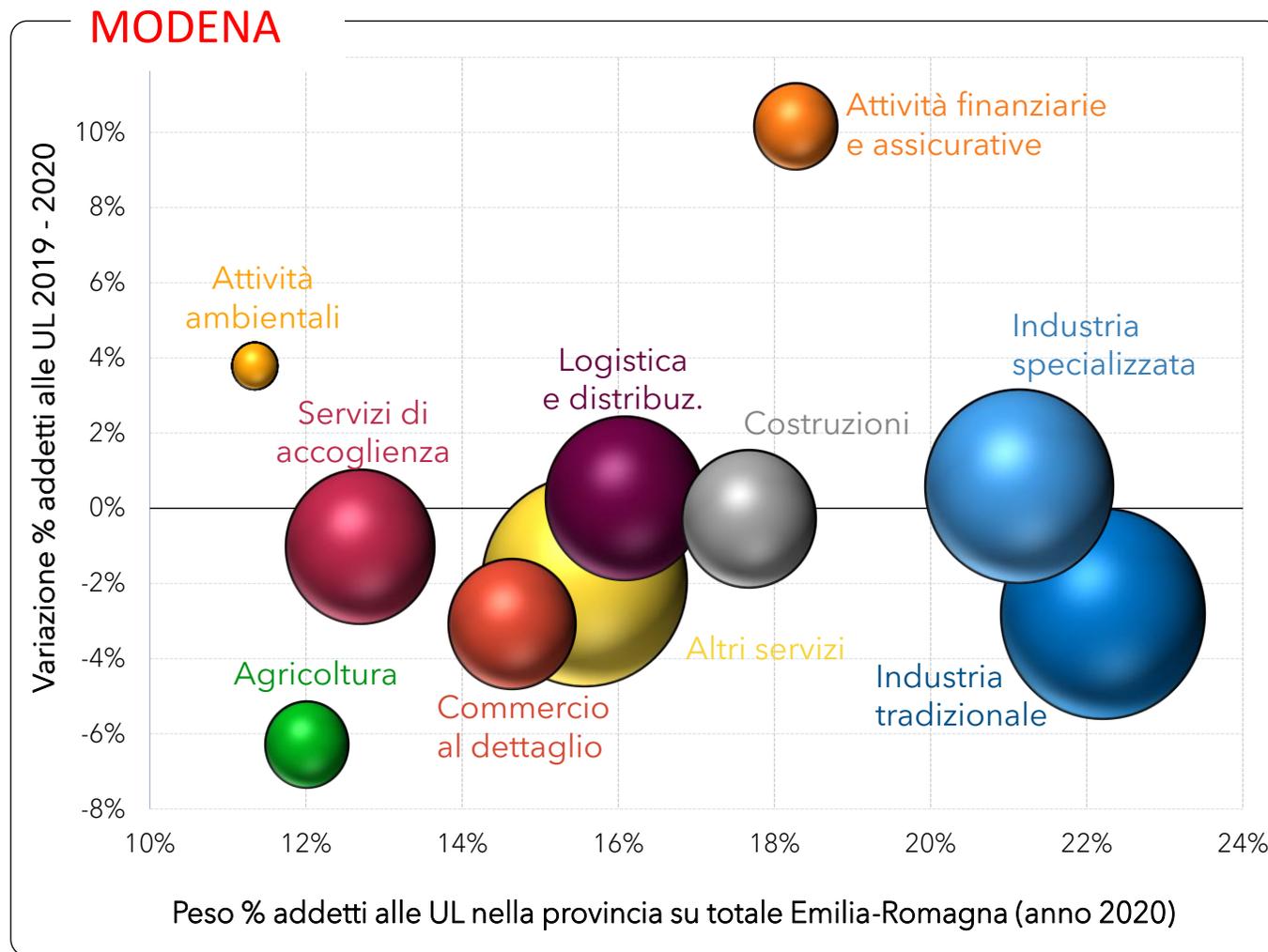


3 distretti presenti

- Ortofrutta romagnola
- Calzature di San Mauro Pascoli
- Mobili imbottiti di Forlì

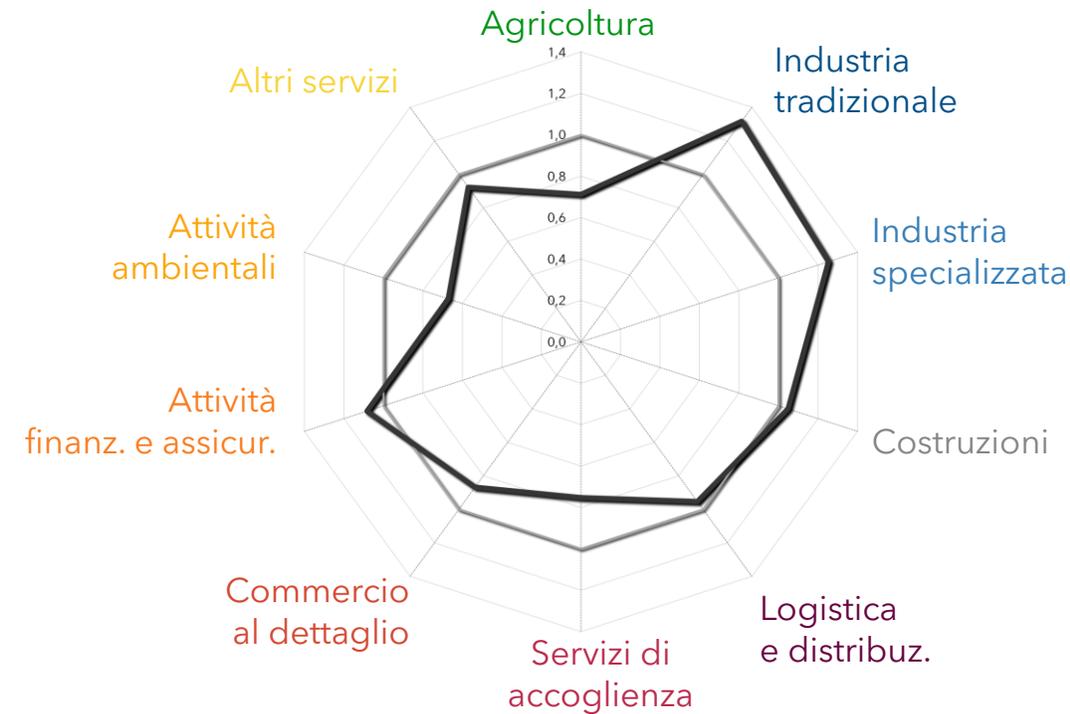
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020



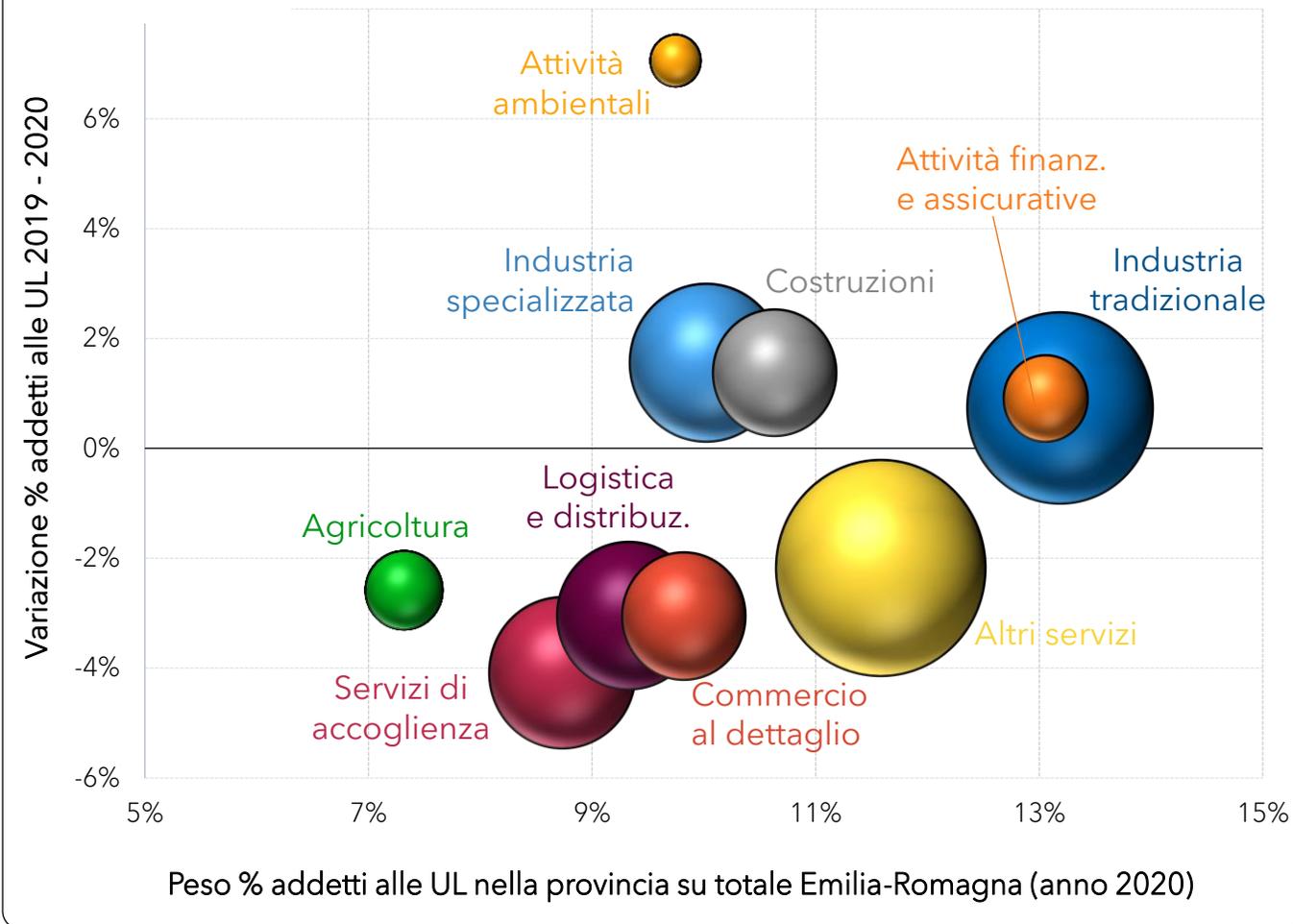
5 distretti presenti

- Salumi del modenese
- Piastrelle di Sassuolo
- Maglieria e abbigliamento di Carpi
- Macchine agricole di Reggio Emilia e Modena
- Macchine per l'industria della Ceramica di Modena e Reggio Emilia

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

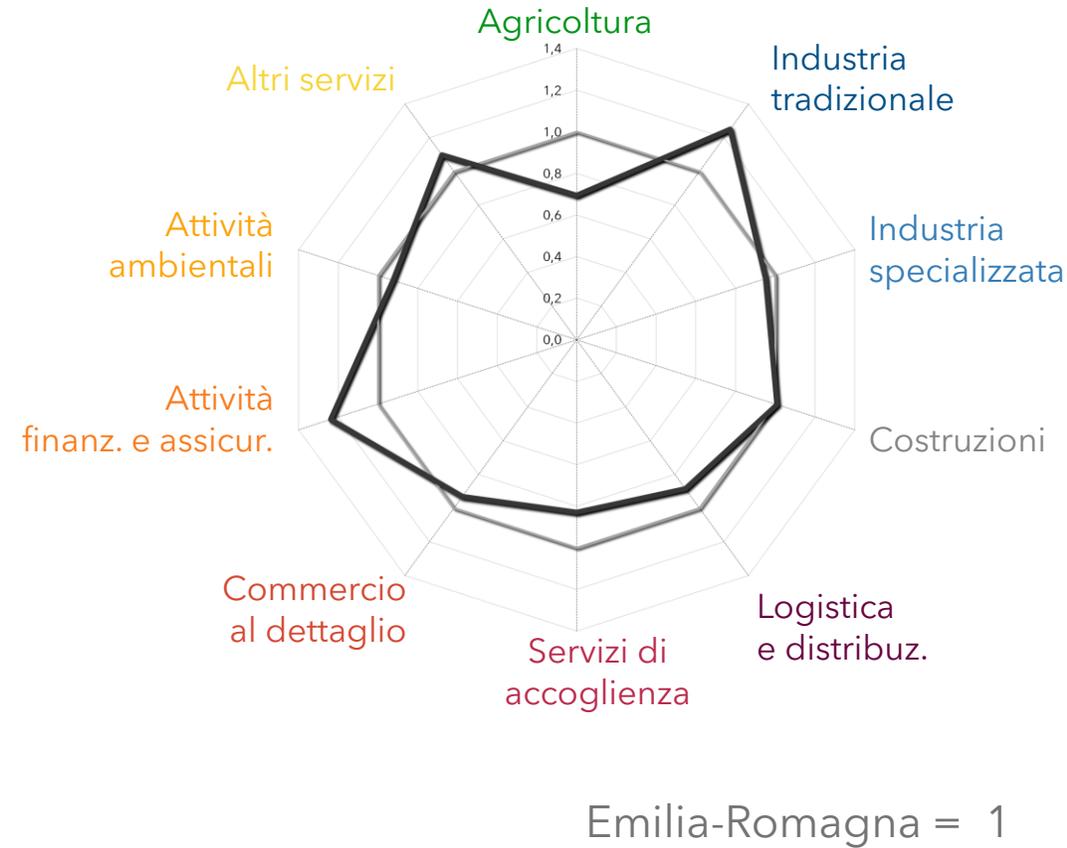
LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

PARMA



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020



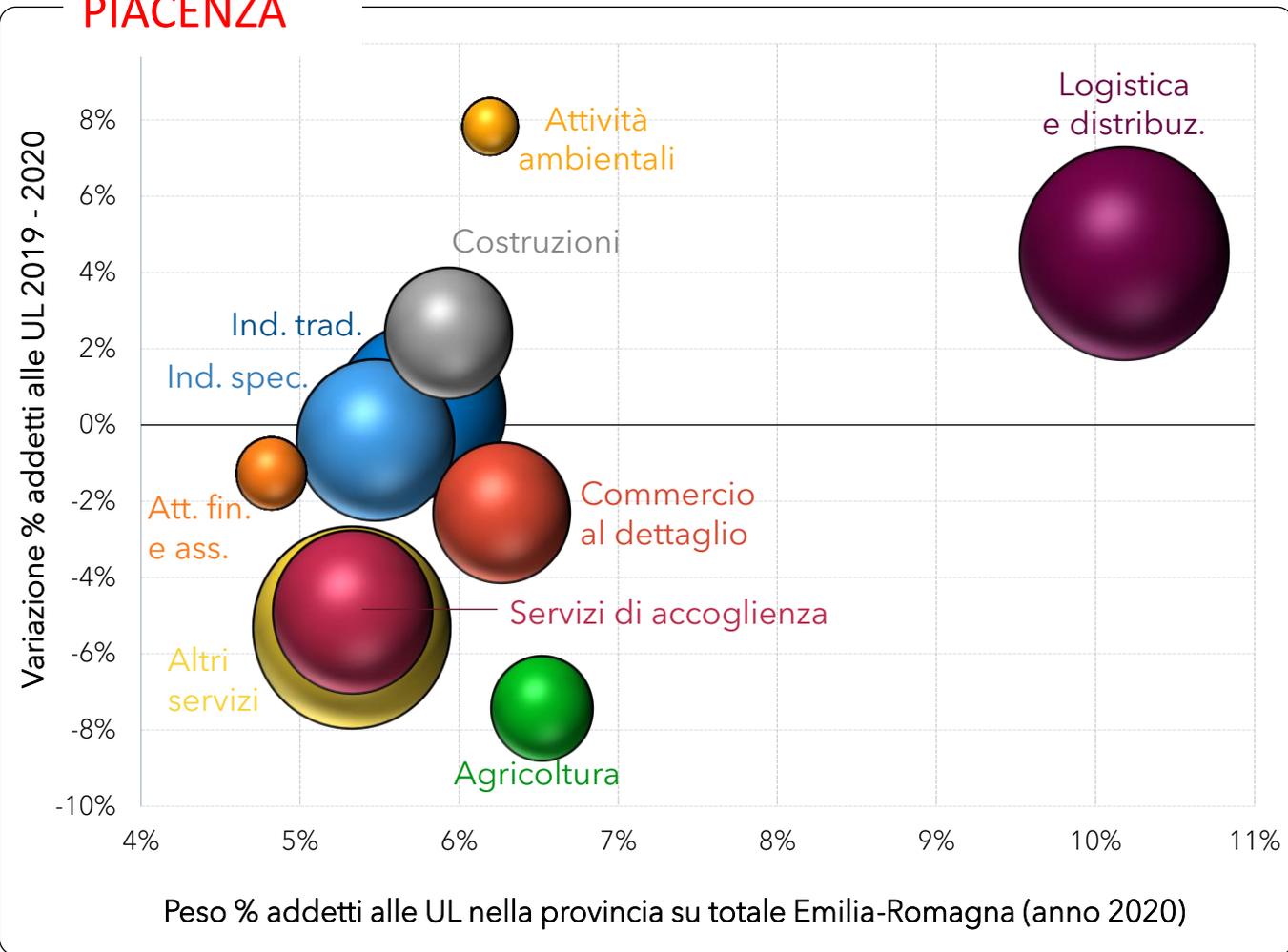
4 distretti presenti

- Food machinery di Parma
- Alimentare di Parma
- Salumi di Parma
- Lattiero-caseario parmense

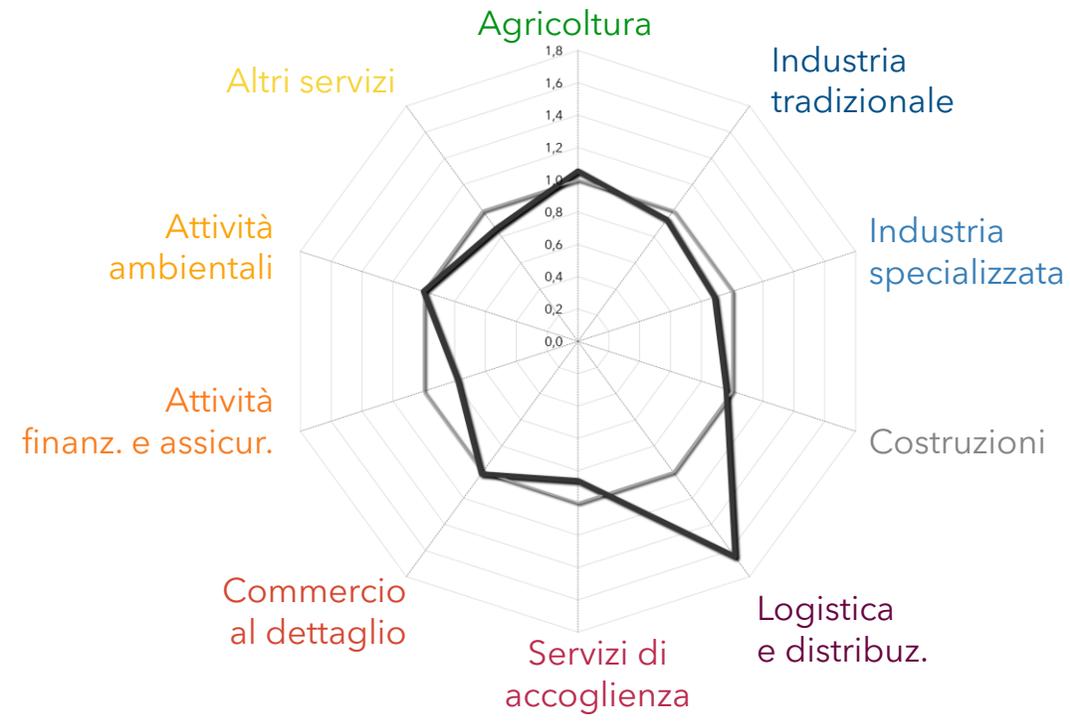
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

PIACENZA



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



1 distretto presente

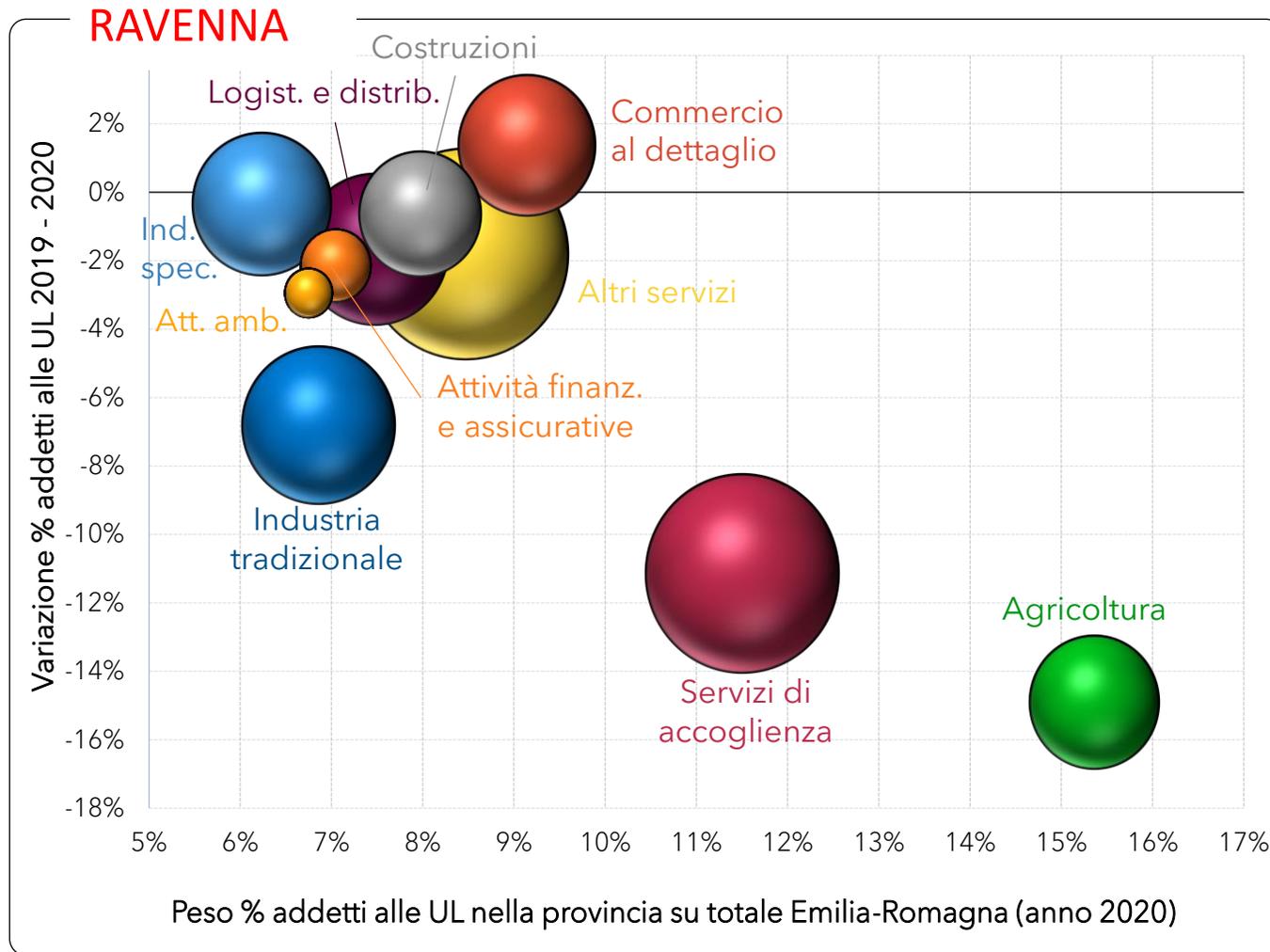
Macchine utensili di Piacenza

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

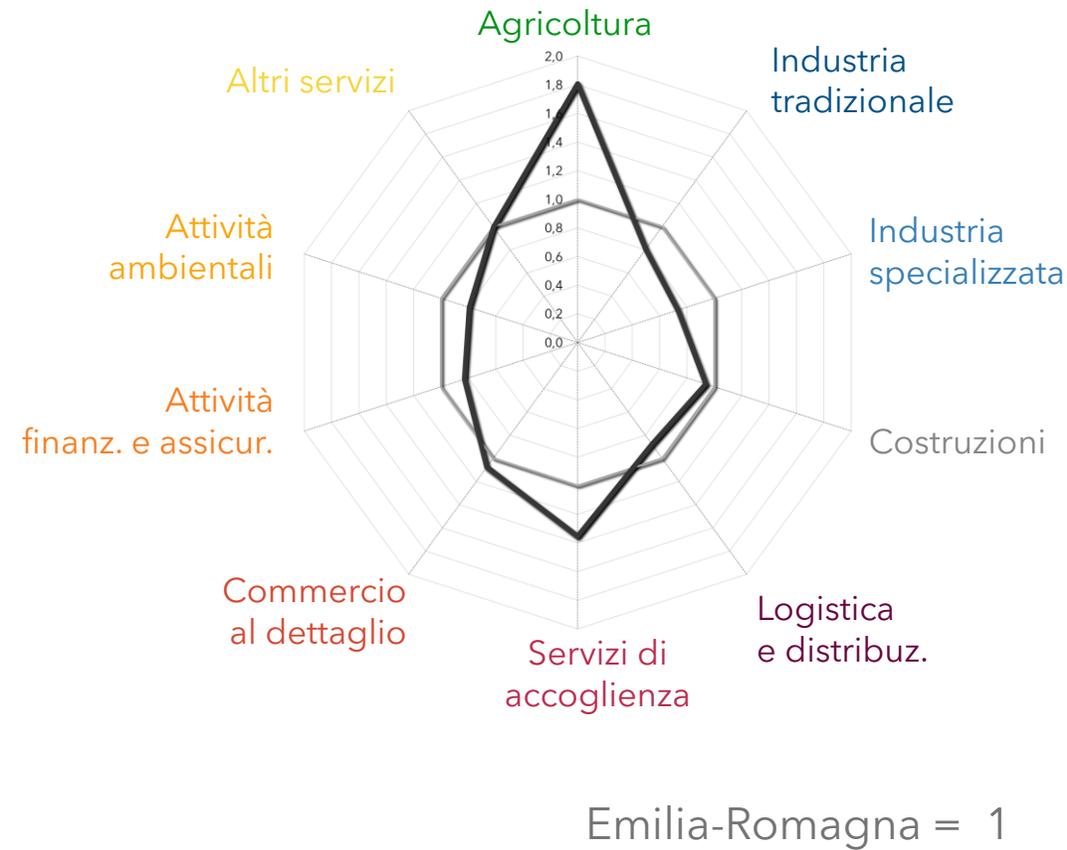


LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020



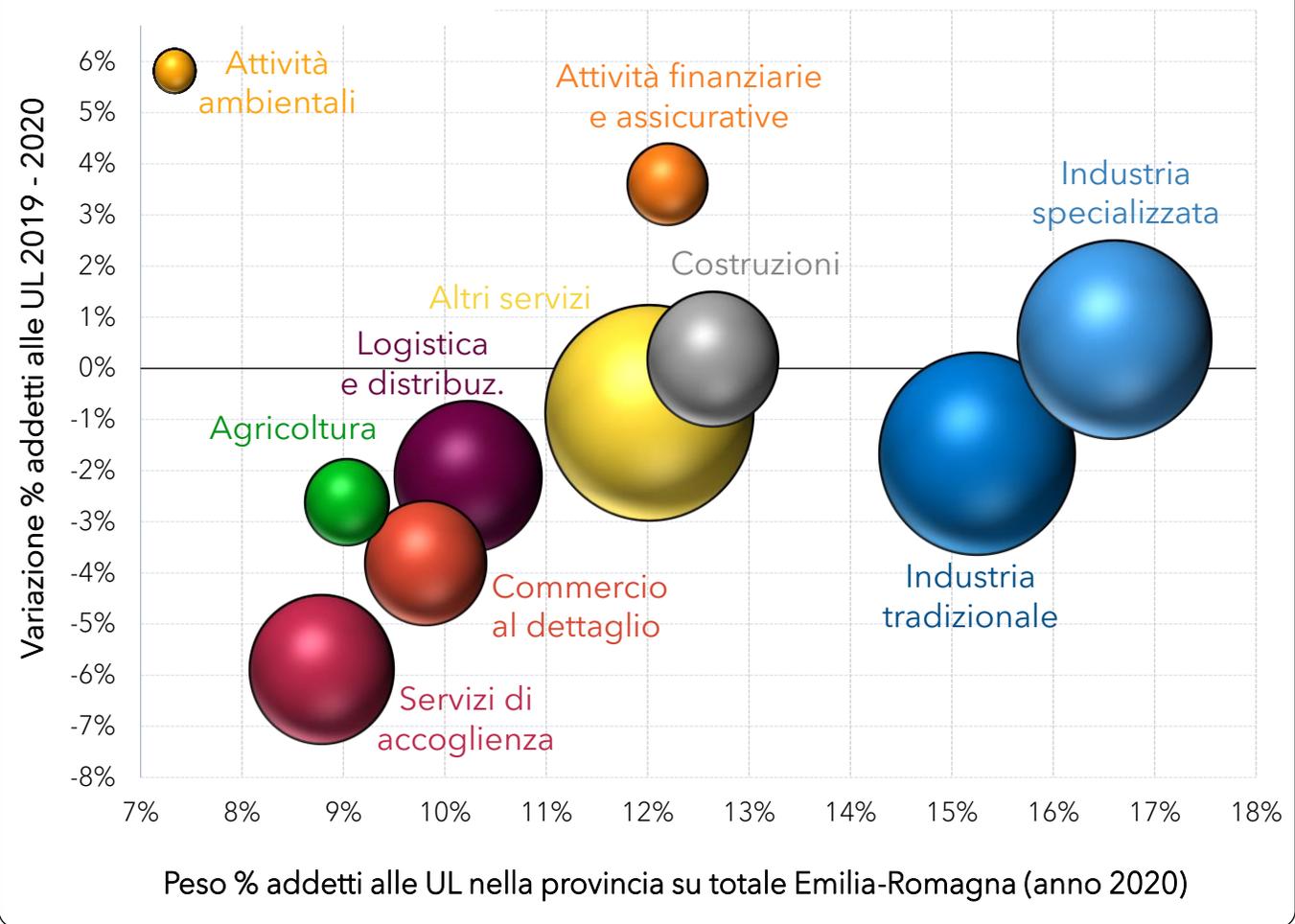
1 distretto presente

Ortofrutta romagnola

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

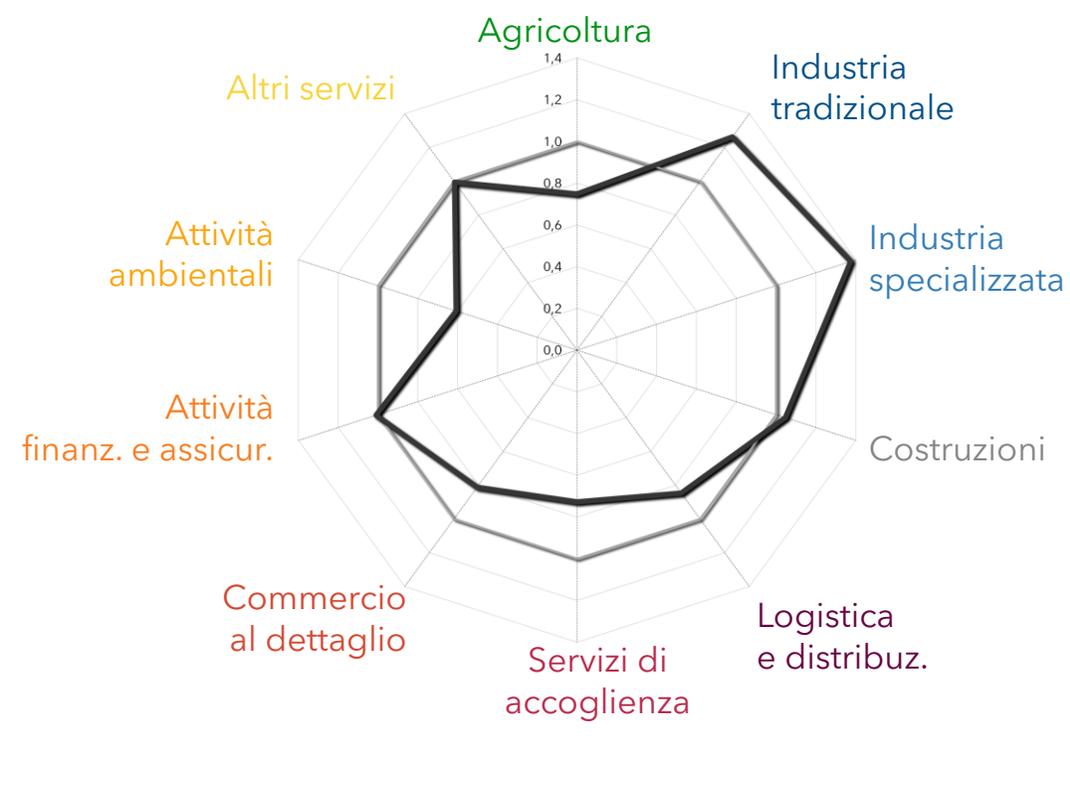
LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

REGGIO EMILIA



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

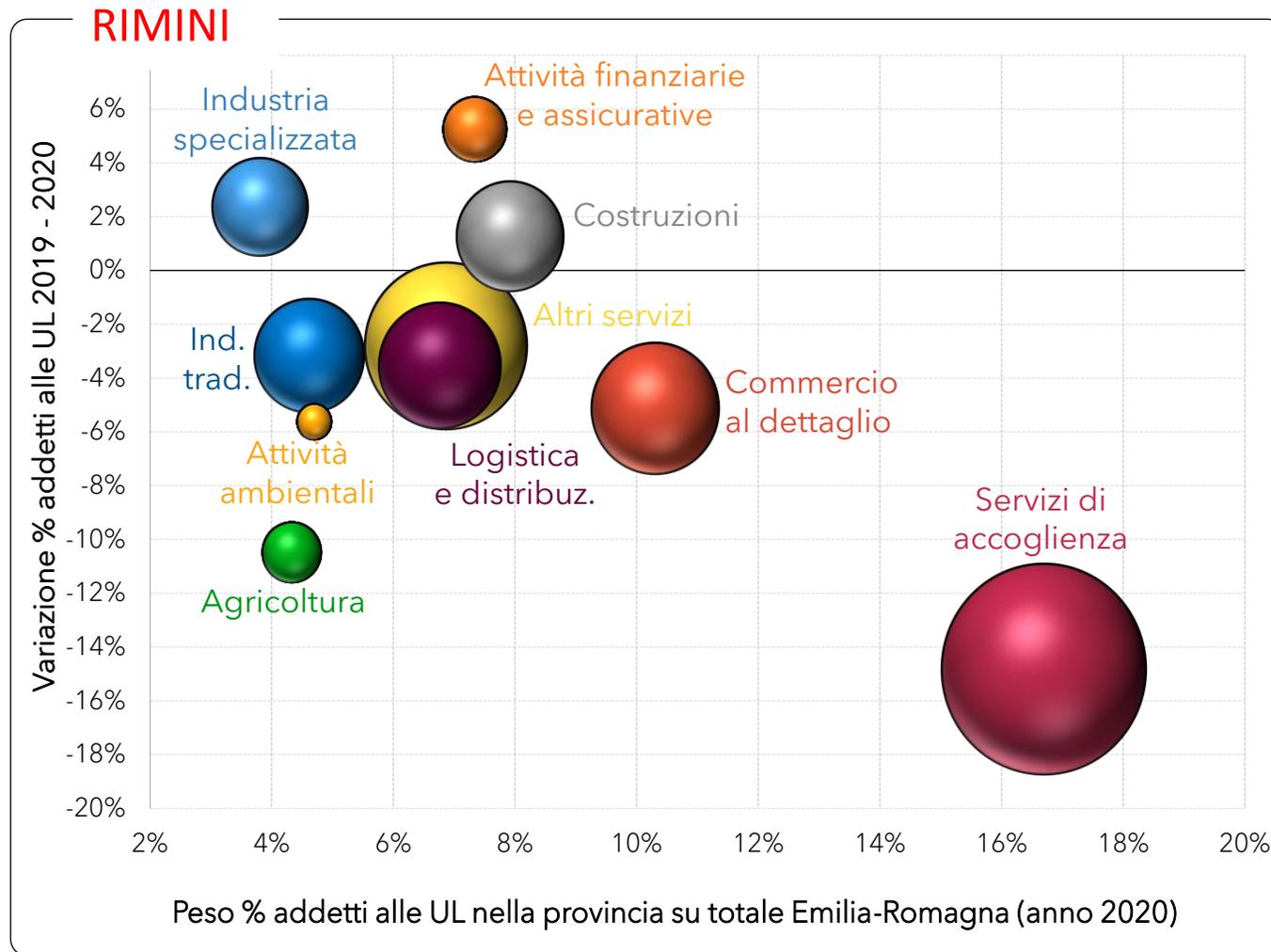


6 distretti presenti Emilia-Romagna = 1

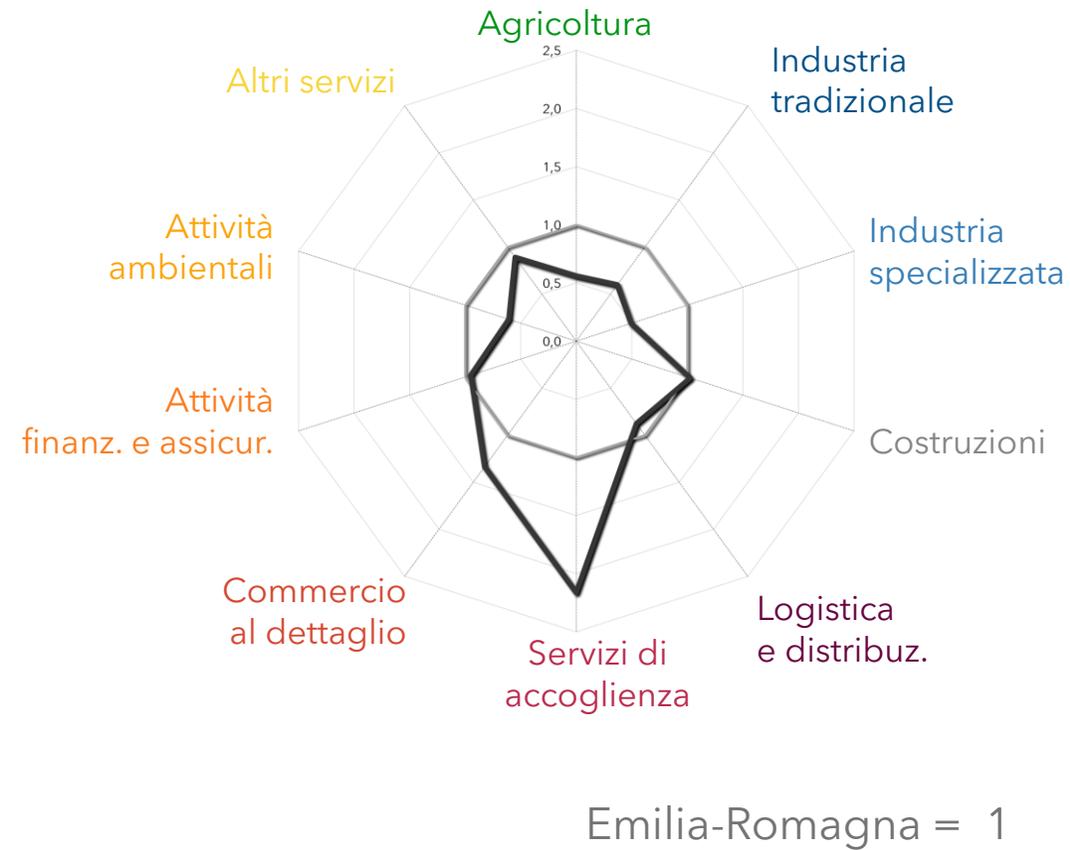
- Meccatronica di Reggio Emilia
- Piastrelle di Sassuolo
- Macchine agricole di Reggio Emilia e Modena
- Lattiero-caseario di Reggio Emilia
- Salumi di Reggio Emilia
- Macchine per l'industria della Ceramica di Modena e Reggio Emilia

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



2 distretti presenti

- Abbigliamento di Rimini
- Macchine legno di Rimini

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



L'attuale sistema infrastrutturale dell'Emilia - Romagna



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **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
- **1.280 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
- **3 aeroporti: Bologna** (7° in Italia nel 2019 per numero di passeggeri, oltre 9,4 milioni di unità; 5° per trasporto cargo, oltre 48.830 tonnellate di merci), inserito nel Core Network, **Rimini - San Marino, Parma**
- **1 porto: Ravenna**, unico porto commerciale dell'Emilia Romagna e uno dei principali scali del mare Adriatico per traffico merci (26,3 milioni di tonnellate nel 2019), inserito nel Core Network. 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).

Nota: sono riportate le statistiche al 2019 in quanto ultimo anno non influenzato dagli effetti derivanti dalla pandemia da Covid-19.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

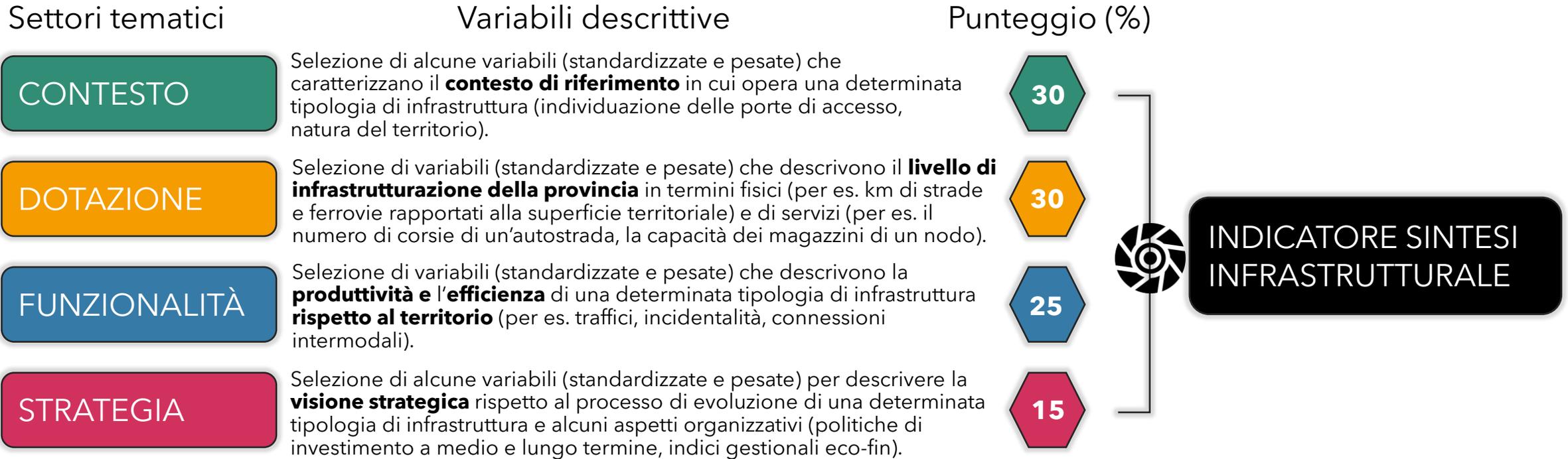
INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

Scala territoriale: PROVINCIA* **Anno di riferimento:** 2019

* L'analisi è stata svolta sul territorio nazionale con scala territoriale provinciale (in quanto considerare come riferimento le Camere di commercio avrebbe comportato considerare anche territori non confinanti). Fanno eccezione le regioni Sardegna e Puglia per le quali è stata considerata la seguente ripartizione «storica»: 4 territori per la Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari); 5 per la Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce). In totale sono quindi stati considerati 105 territori sul territorio nazionale.

Tipologia di infrastruttura: STRADALE, FERROVIARIA, PORTUALE, AEROPORTUALE, LOGISTICA

4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

Nel caso delle **infrastrutture di rete (strade e ferrovie)**, l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).

Nel caso delle **infrastrutture di nodo (porti, aeroporti e interporti)**¹, è stata svolta un'analisi più articolata che potesse esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture portuali, interportuali e aeroportuali indipendentemente dalla «territorialità». Si è quindi tenuto conto della **capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe**. Questo approccio esprime le potenzialità dotazionali di un territorio riflettendo più realisticamente la distribuzione territoriale dell'utenza e la maggiore o minore convenienza che essa ha di usufruire dei servizi resi dall'infrastruttura. Per quanto riguarda i nodi, quindi, si è operato nel modo seguente: partendo da una selezione dei nodi più significativi sul territorio nazionale, **per ciascun capoluogo di provincia sono stati rilevati i nodi infrastrutturali raggiungibili entro 90 minuti, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza temporale (≤30 minuti, 30-60 minuti, 60-90 minuti)**. Lo spazio che intercorre tra il capoluogo di provincia e il luogo in cui sorge l'infrastruttura è una distanza stradale misurata in termini di tempo di percorrenza, considerando il percorso stradale minimo, ipotizzando velocità medie di percorrenza diverse a seconda della tipologia di strada.

Le variabili descrittive per ciascuna infrastruttura (di rete e di nodo) e per ciascun settore tematico (Contesto, Dotazione, Funzionalità, Strategia) sono state normalizzate a livello nazionale (ridimensionamento tra 0 e 1, poi riportato tra 0 e 100) e quindi il calcolo dell'indicatore di sintesi risulta dalla combinazione dei valori adimensionati rispetto al peso che è stato loro assegnato.

¹ Sono stati considerati 24 porti marittimi, 35 aeroporti e 24 interporti sul territorio nazionale.

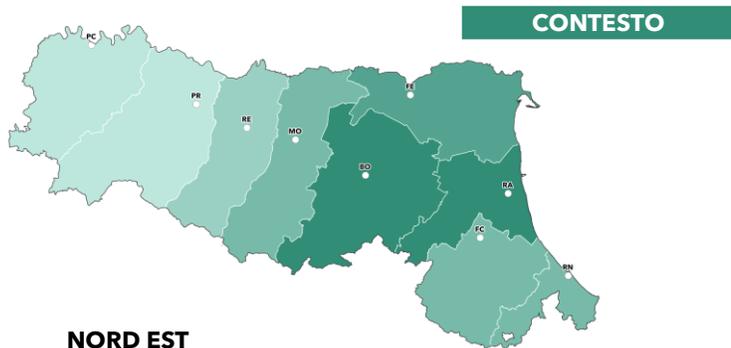
Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE STRADALI

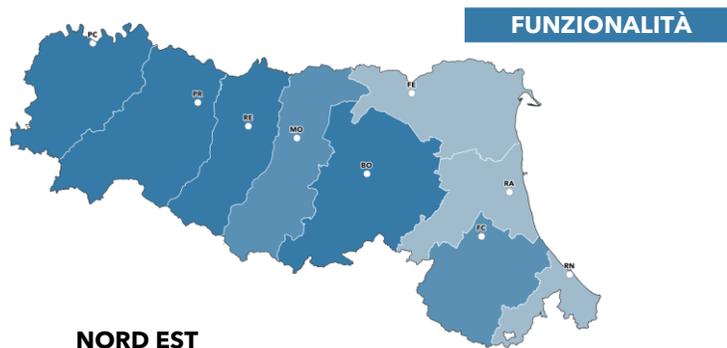


CONTESTO

NORD EST

Max	
BO	64,7
Min	
BL	17,2

BO	64,6	MO	43,7	RE	35,2
RA	52,5	RN	43,7	PC	32,4
FE	48,2	FC	43,5	PR	31,7

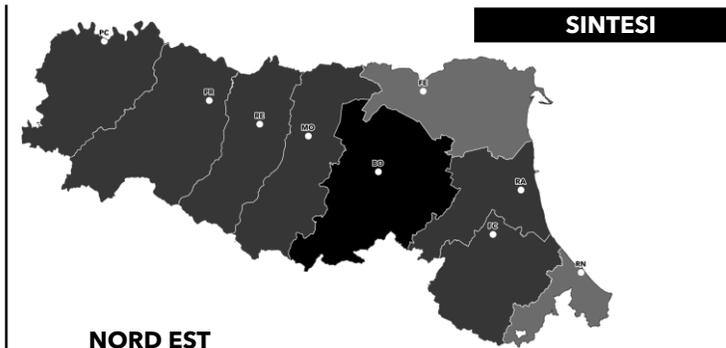


FUNZIONALITÀ

NORD EST

Max	
UD	84,8
Min	
TS	59,5

BO	82,9	RE	73,0	RA	65,3
PR	75,2	MO	71,7	FE	64,5
PC	74,7	FC	70,4	RN	63,9

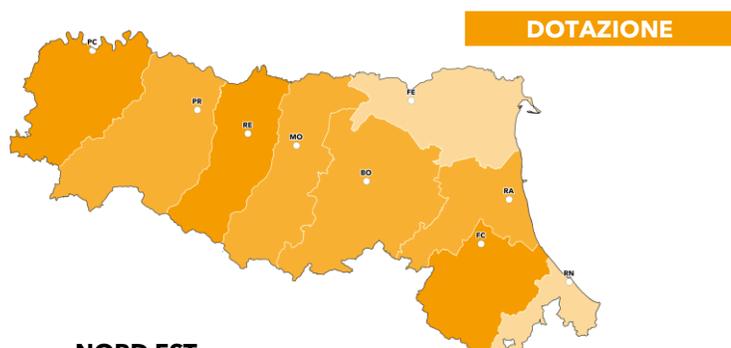


SINTESI

NORD EST

Max	
VR	57,2
Min	
BL	33,4

BO	55,7	RE	46,7	PR	45,0
PC	48,9	FC	46,7	FE	42,2
MO	47,3	RA	46,7	RN	41,5

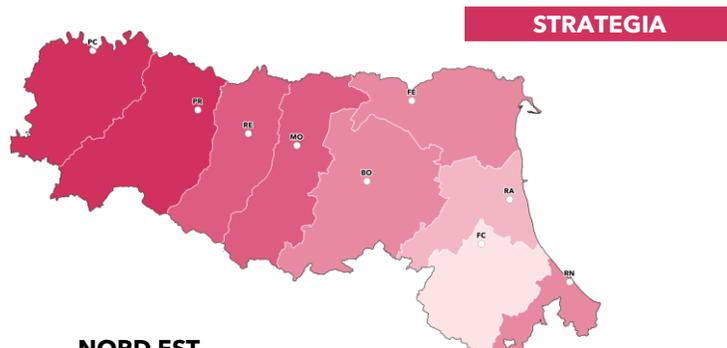


DOTAZIONE

NORD EST

Max	
FC	47,5
Min	
BZ	15,2

FC	47,5	BO	33,2	PR	30,0
PC	40,9	MO	30,8	RN	21,5
RE	37,0	RA	30,4	FE	20,2

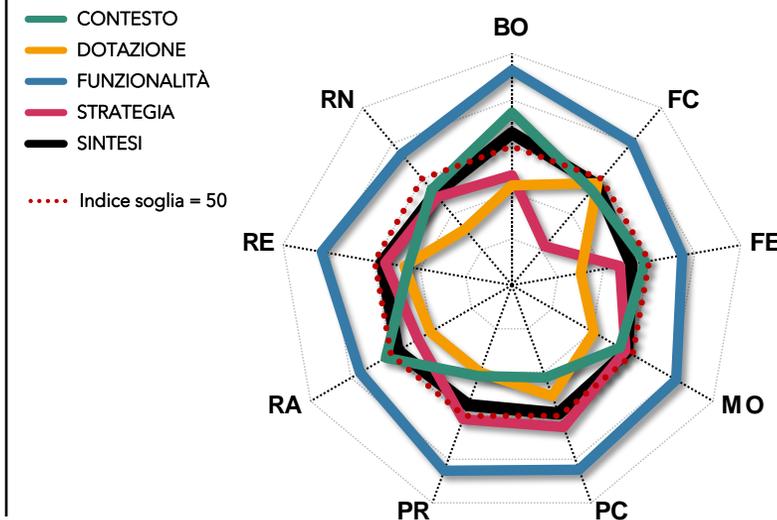


STRATEGIA

NORD EST

Max	
GO	63,6
Min	
FC	12,0

PC	55,1	RE	45,4	FE	37,3
PR	51,5	RN	39,7	RA	36,6
MO	46,5	BO	37,5	FC	12,0



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

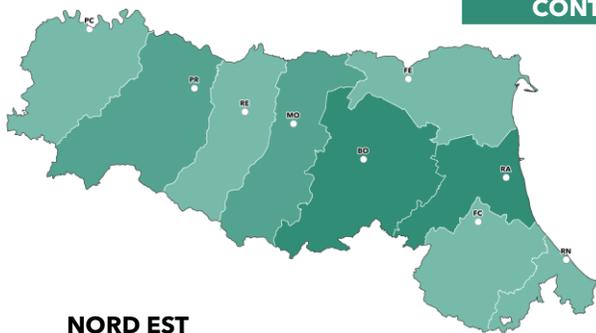


LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

CONTESTO

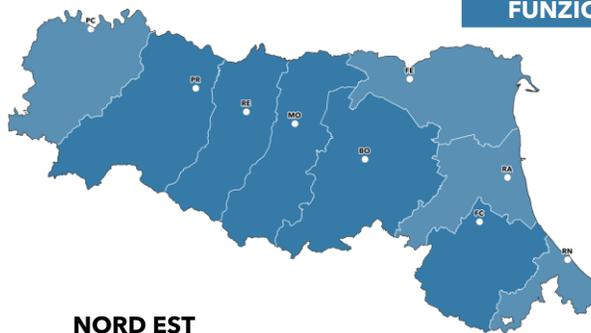


NORD EST

Max	BO	63,2
Min	BL	2,3

BO	63,2	MO	28,4	FE	23,4
RA	35,6	RE	24,6	PC	21,3
PR	28,5	RN	23,4	FC	20,3

FUNZIONALITÀ

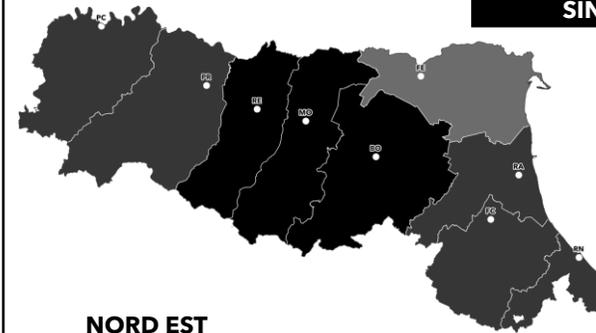


NORD EST

Max	BO	84,6
Min	BL	20,9

BO	84,6	PR	63,3	PC	58,3
RE	65,3	MO	62,4	RA	58,2
FC	64,1	FE	61,4	RN	57,9

SINTESI

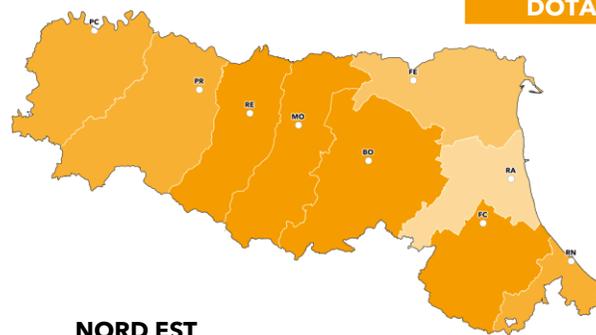


NORD EST

Max	BO	60,8
Min	BL	12,1

BO	60,8	PR	42,6	RN	41,1
RE	49,0	PC	42,1	RA	39,8
MO	47,7	FC	41,5	FE	35,6

DOTAZIONE

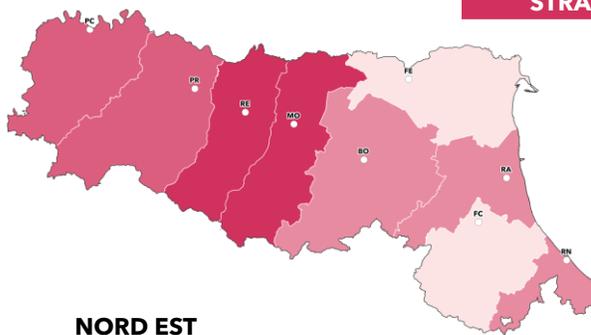


NORD EST

Max	TS	61,1
Min	BL	5,0

RE	58,3	BO	48,9	PR	39,7
FC	53,4	PC	46,7	FE	32,9
MO	52,8	RN	45,7	RA	28,0

STRATEGIA



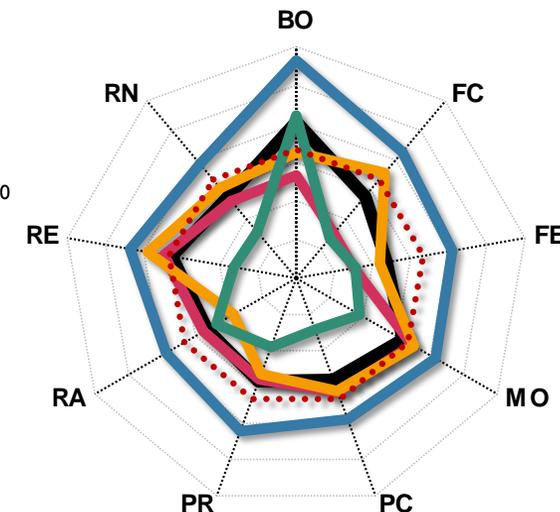
NORD EST

Max	BZ	70,2
Min	FE	22,7

RE	51,9	PR	41,9	RN	39,1
MO	51,9	RA	41,4	FC	22,7
PC	47,2	BO	40,0	FE	22,7

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

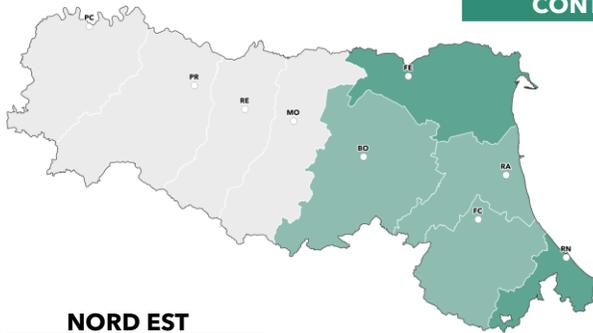
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



CONTESTO



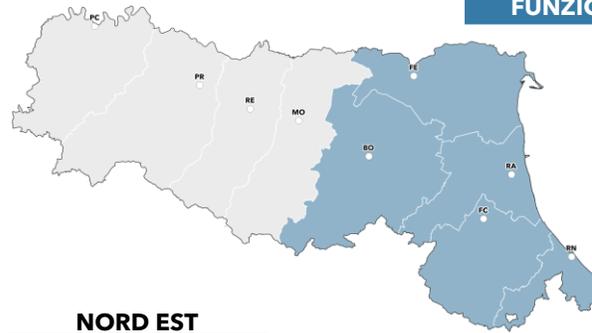
NORD EST

Max	TS	70,0
Min	BZ*	0,0

RN	55,3	FC	45,0	PC	0,0
FE	52,5	BO	38,1	PR	0,0
RA	49,1	MO	0,0	RE	0,0

* Insieme a TN, PC, PR, RE, MO

FUNZIONALITÀ



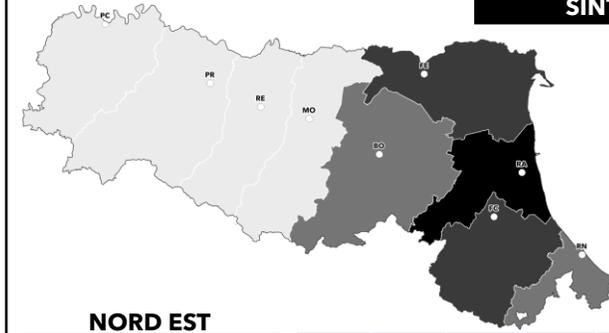
NORD EST

Max	TS	65,0
Min	BZ*	0,0

FE	28,8	FC	18,8	PC	0,0
RA	22,0	BO	15,5	MO	0,0
RN	19,9	RE	0,0	PR	0,0

* Insieme a TN, PC, PR, RE, MO

SINTESI



NORD EST

Max	TS	62,6
Min	TN	0,0

RA	45,4	RN	36,8	PC	0,1
FE	37,8	BO	32,3	MO	0,0
FC	37,0	RE	0,1	PR	0,0

DOTAZIONE

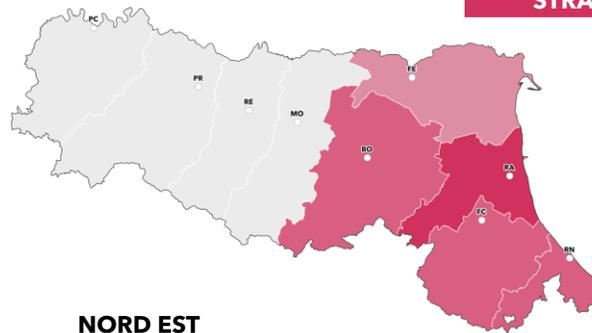


NORD EST

Max	TS	54,3
Min	TN	0,0

RA	52,5	FE	37,7	PC	0,2
FC	45,6	RN	36,3	MO	0,1
BO	39,4	RE	0,3	PR	0,1

STRATEGIA



NORD EST

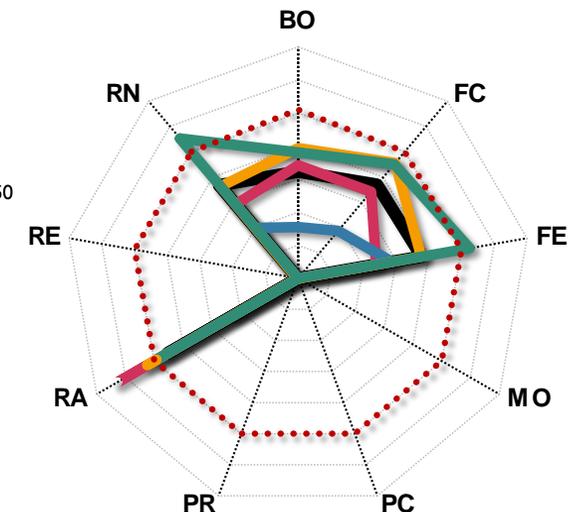
Max	RA	62,8
Min	BZ*	0,0

RA	62,8	RN	29,2	PC	0,0
FC	34,2	FE	23,9	MO	0,0
BO	34,2	RE	0,0	PR	0,0

* Insieme a TN, PC, PR, RE, MO

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

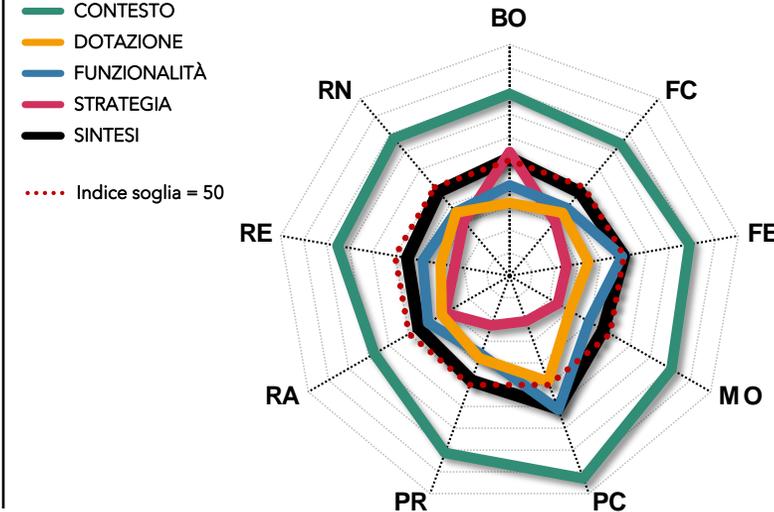
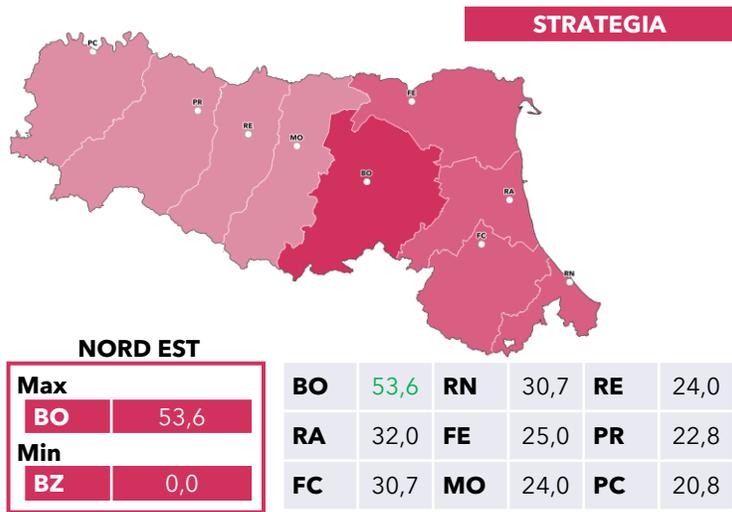
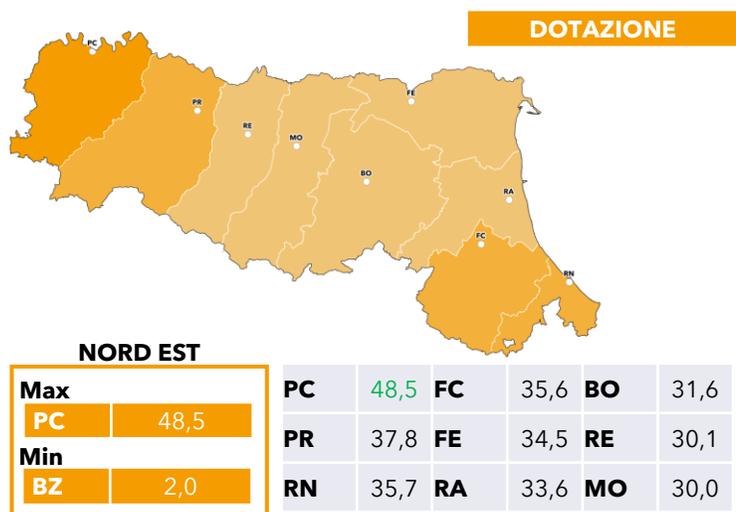
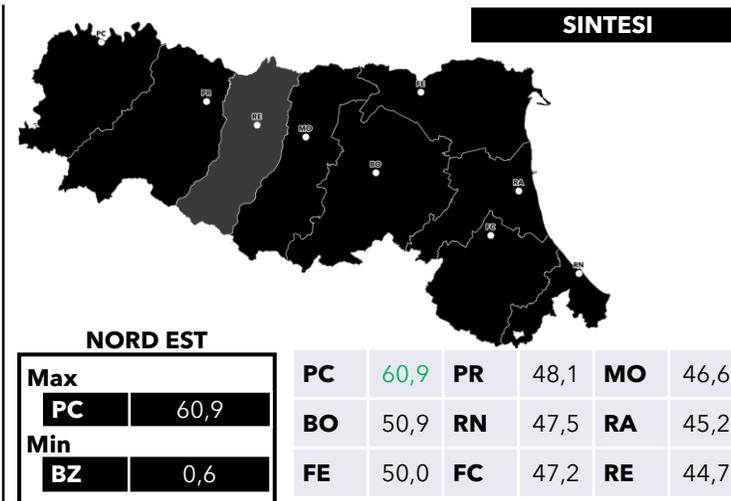
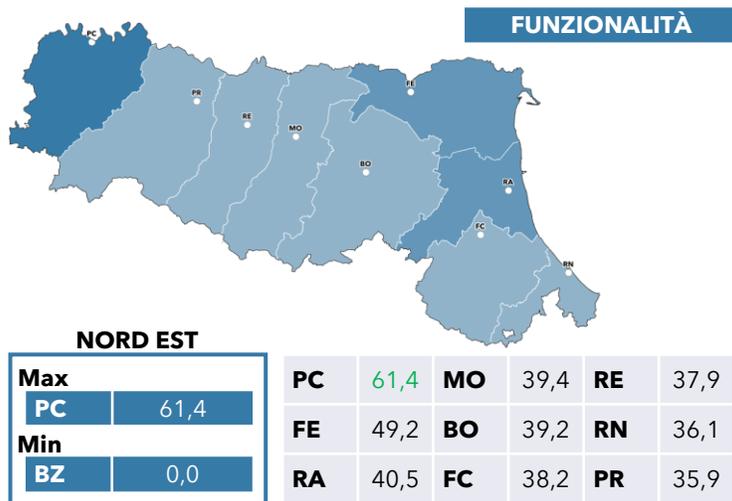
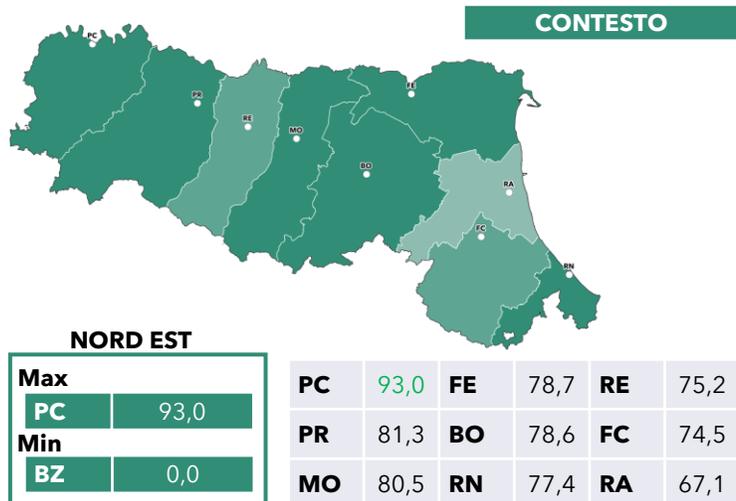
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

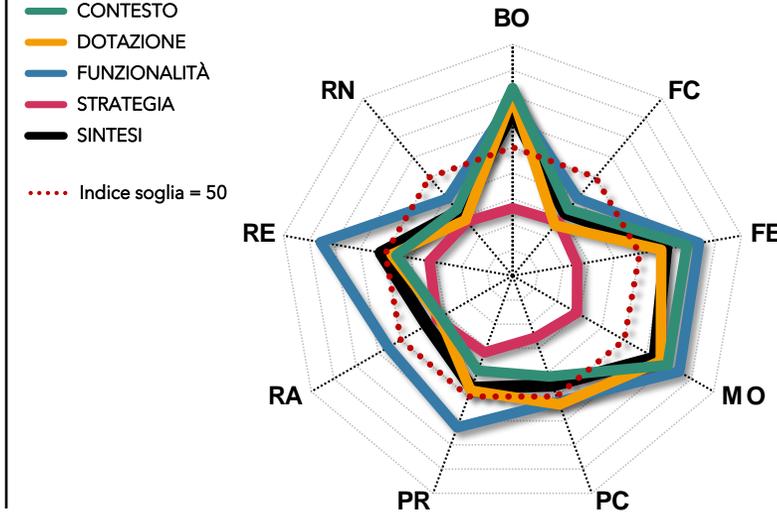
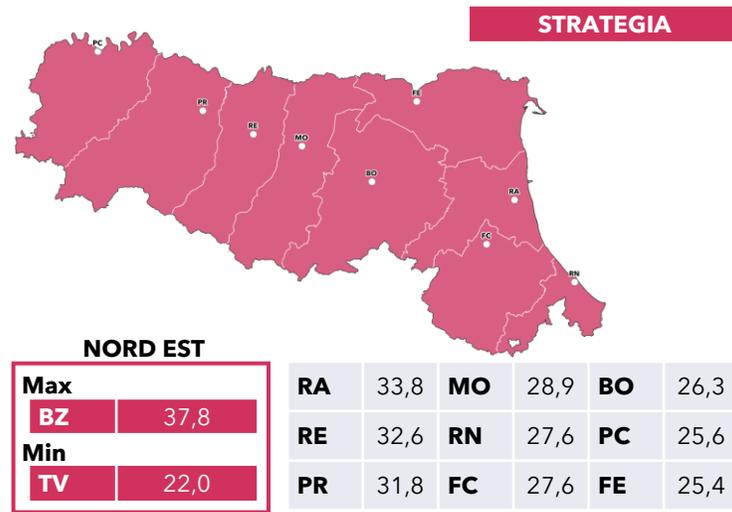
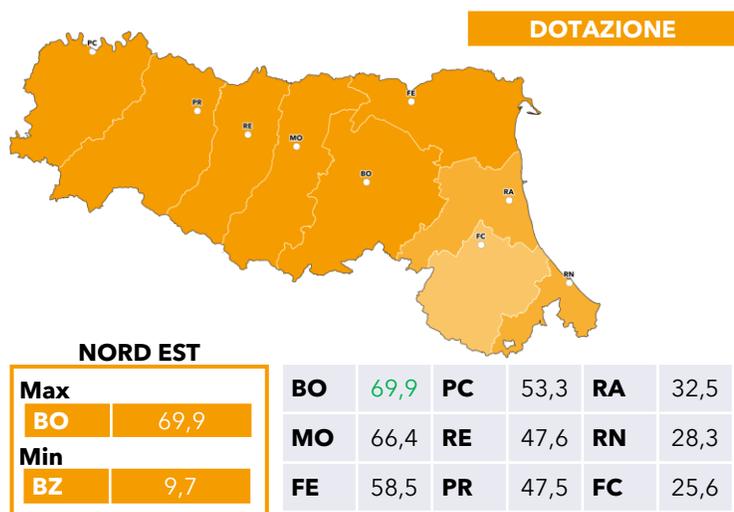
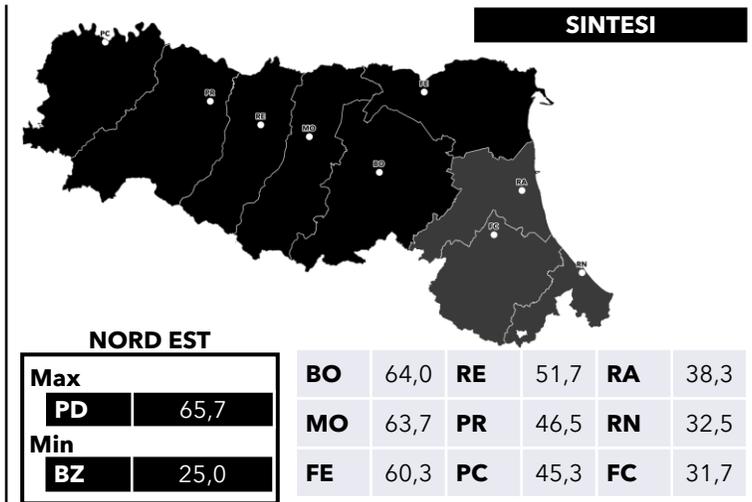
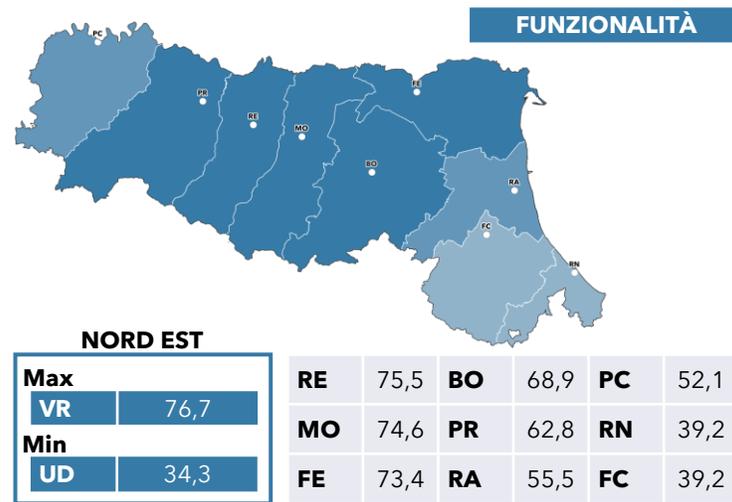
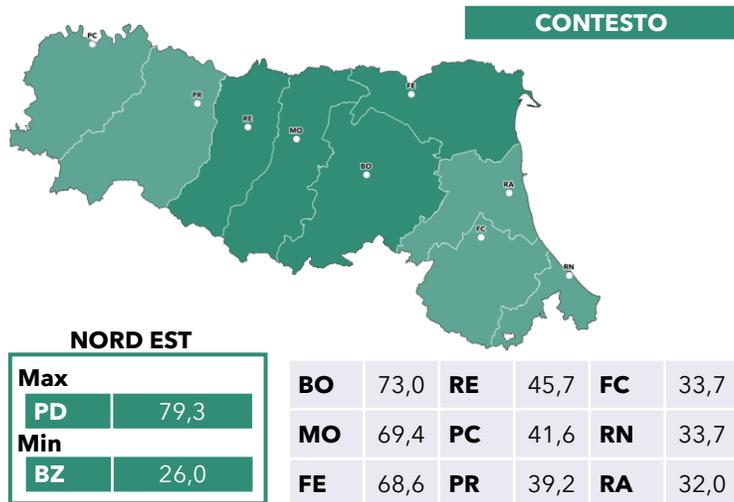
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE LOGISTICHE



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

L'elaborazione di un insieme di indici, che tengono conto delle specificità di ciascuna tipologia infrastrutturale, ha permesso di trarre delle valutazioni di sintesi sulle performance del sistema infrastrutturale regionale.

											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	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°)	

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°). Il territorio provinciale di Bologna spicca per le sue performance in ambito ferroviario, logistico e stradale.

Nel **settore logistico** 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.

Tutte le province presentano un potenziale importante che potrebbe essere valorizzato attraverso interventi mirati, tenendo conto di **una visione organica regionale e di macro regione Nord Est.**



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di rete** (strade e ferrovie), l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).

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 rispetto al territorio (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.

Tutte le altre province, ad eccezione di Bologna, presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100). Le **province di Rimini e Ferrara** registrano **le peggiori performance sia a livello regionale che nazionale** (rispettivamente 62° e 56° posto in classifica): particolarmente penalizzate in termini di dotazione (scarsa consistenza autostradale) e di strategia (bassa spesa per opere strategiche e tempi di realizzazione incerti).

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 punti di forza della provincia di Bologna 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, presenza di servizi di mobilità integrata in stazione, come TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.). Tutte le altre province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti. **La provincia con la performance peggiore è 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).

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance portuale, aeroportuale e logistica dei territori provinciali è stata valutata tenendo conto della dislocazione dei principali porti, aeroporti e interporti sul territorio nazionale e considerando l'estensione della loro influenza su territori limitrofi.

Infrastrutture portuali: la provincia di **Ravenna** occupa il **1° posto in Emilia-Romagna** (il 19° in Italia), grazie allo scalo di Ravenna, unico porto commerciale dell'Emilia Romagna e 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). Le province meno performanti sono Modena, Parma, Piacenza e Reggio Emilia, in quanto nel raggio di 90 minuti dal capoluogo di provincia non intercettano nessun porto.

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 che premia anche province che territorialmente non sono dotate di un aeroporto, ma che sono molto prossime a province con grandi aeroporti. 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 a 4 aeroporti (Bologna, Parma, Rimini e Firenze). La **provincia meno performante è Reggio Emilia** (ultima a livello regionale e 47ª in Italia), che comunque beneficia 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 nei 90 minuti dal capoluogo provinciale, di cui 4 appartenenti al Core Network (Bologna, Prato, Padova e Parma), ma anche grazie 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).

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

L'Emilia-Romagna e i corridoi della rete europea Ten-t



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL CORE NETWORK DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO (TEN-T)

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Il **Core Network** (Rete Centrale) è costituito da **9 Corridoi (di cui 4 attraversano l'Italia)**, da completare **entro il 2030**, che comprendono: i nodi urbani a maggiore densità abitativa, i nodi intermodali di maggiore rilevanza e le relative connessioni. Oggi la priorità a livello europeo è quella di **assicurare la continuità dei Corridoi**, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

Per l'Italia, questo si traduce in un importante **piano di potenziamento prestazionale e tecnologico** che prevede l'adeguamento agli standard europei (modulo, sagoma, peso assiale, lung. treni), l'interoperabilità attraverso l'implementazione del sistema ERTMS, la realizzazione di grandi opere di connessione all'Europa, l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di «ultimo miglio» a porti e aeroporti della rete Core.

Gli Stati membri hanno concordato gli **obiettivi specifici (target) da raggiungere entro il 2030 per ciascun Corridoi**, per consentire la misurazione e il monitoraggio dello stato di conformità delle infrastrutture.

3 Corridoi del Core Network in EMILIA-ROMAGNA

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

MEDITERRANEO

BALTICO-ADRIATICO

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è un asse cruciale per l'economia europea, collega Helsinki a La Valletta attraversando 8 Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. È il più esteso tra i corridoi della rete centrale. Collega i maggiori centri urbani in Germania e in Italia alla Scandinavia.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	EMILIA-ROMAGNA
Km rete ferroviaria	9.600	3.000	220
Km rete stradale	6.300	2.400	195
N° porti	25	9	-
N° aeroporti	19	4	1
N° terminal intermodali	28	5	1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

In Italia parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, **Bologna**, Ancona, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud, tra cui: Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

EMILIA-ROMAGNA: nel settore ferroviario, sono previsti interventi di riqualificazione relativi alle linee **Verona-Bologna** e **Bologna-Ancona**.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Il **Corridoio Baltico-Adriatico** attraversa 27 regioni, anche incluse nelle strategie dell'UE per la Regione del Mar Baltico (EUSBSR), la Regione del Danubio (EUSDR), la Regione Alpina (EUSALP) e la Regione Adriatica e Ionica (EUSAIR). Collega il Baltico con il Mare Adriatico attraverso aree industrializzate tra la Polonia meridionale (Alta Slesia), Vienna e Bratislava, la regione alpina orientale e l'Italia settentrionale.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	EMILIA-ROMAGNA
Km rete ferroviaria	4.200	680	150
Km rete stradale	3.600	480	120
N° porti	10	3	1
N° aeroporti	13	2	1
N° terminal intermodali	24	3	1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

Comprende importanti progetti ferroviari come: il **tunnel di base del Semmering e la ferrovia di Koralm in Austria** e **sezioni transfrontaliere**.

EMILIA-ROMAGNA: 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.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Il **Corridoio Mediterraneo** collega la penisola iberica con il confine ungherese-ucraino. Segue le coste mediterranee di Spagna e Francia, attraversa le Alpi, l'Italia settentrionale, la costa adriatica in Slovenia e in Croazia fino a raggiungere l'Ungheria.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	EMILIA-ROMAGNA
Km rete ferroviaria	9.000	1.360	135
Km rete stradale	5.700	840	120
Km vie navigabili	1.285	695	135
N° porti interni	9	5	-
N° porti marittimi	12	3	1
N° aeroporti	17	6	1
N° terminal intermodali	19	7	1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

A parte il fiume Po e alcuni altri canali nel Nord Italia, è costituito principalmente da strada e ferrovia.

EMILIA-ROMAGNA: per la **navigazione interna**, gli interventi riguardano la **Milano - Cremona - Mantova - Porto Levante/Venezia - Ravenna/Trieste** e l'ulteriore sviluppo di **piattaforme multimodali tra i porti**.

PRINCIPALI GAP INFRASTRUTTURALI DEL CORE NETWORK RISPETTO AI TARGET 2030

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



- 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 - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

FOCUS SULLE GRANDI OPERE FERROVIARIE LUNGO I CORRIDOI TEN-T

Bologna-Venezia-Trieste/Udine

Potenziamento tecnologico Bologna-Padova

Tipologia intervento: 🕒 ↗️ (S/M)

Attivazione: **2021** (S), **2024** (M), **Oltre 2024** (regolarità)

Linea Castel Bolognese - Ravenna

Tipologia intervento: ↗️ (PA)

Attivazione: **2023**

Collegamento al porto di Ravenna

Tipologia intervento: ↗️ (S)

Attivazione: **2020**

Potenziamento dorsale destra Candiano ambito porto di Ravenna

Tipologia intervento: ↗️ (T)

Attivazione: **2022**

Potenziamento del porto di Ravenna - fase 1 e fase 2

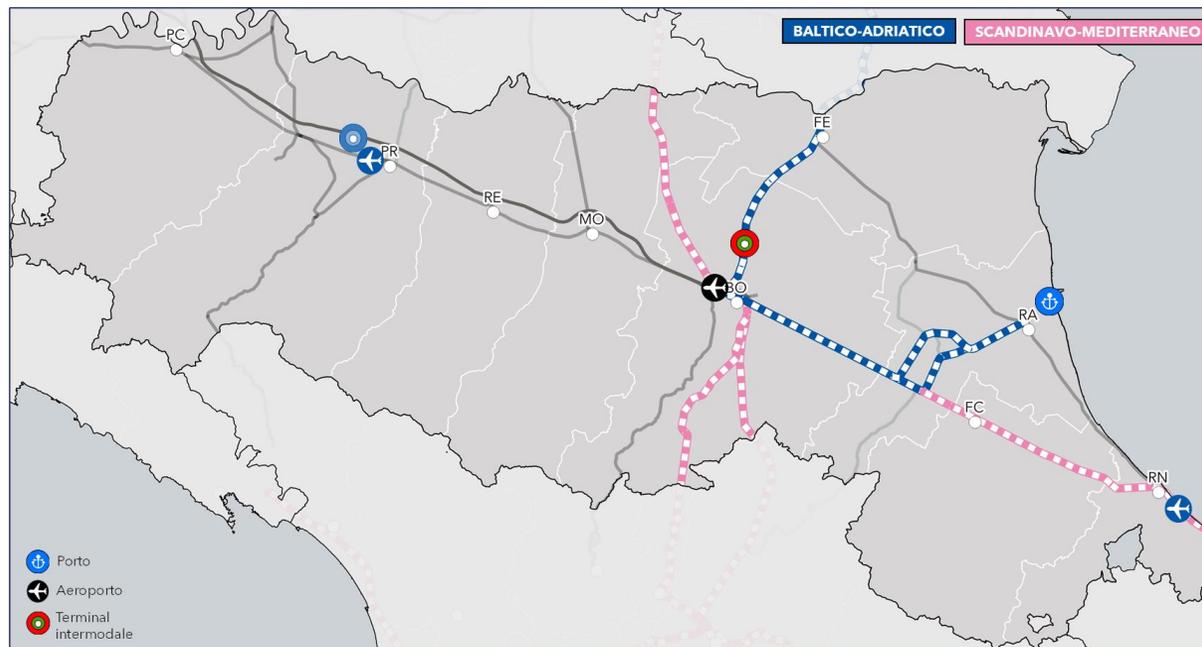
Tipologia intervento: ↗️ (T)

Attivazione: **2024** (fase 1) / **oltre 2024** (fase 2)

Scalo di Villa Selva - interventi di potenziamento

Tipologia intervento: ↗️ (T)

Attivazione: **2021**



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

Direttrice Adriatico-Ionica

Linea Faenza - Ravenna

Tipologia intervento: ↗️ (M)(PA)

Attivazione: **oltre 2024**

Direttrice Adriatico-Ionica

Linea Bologna - Bari Lamasinata - Brindisi

Tipologia intervento: ↗️ (M)

Attivazione: **oltre 2024**

Brennero-Verona-Bologna

Linea Bologna-Verona

Tipologia intervento: 🚂 🕒 ⚡

Attivazione: **2023**

Direttrice centrale e Tirrenica Nord

Linea Piacenza - Milano

Tipologia intervento: ↗️ (M)(S)

Attivazione: **oltre 2024**

Linea Bologna - Prato

Tipologia intervento: ↗️ (S)

Attivazione: **oltre 2024**

Linea Piacenza - Bologna

Tipologia intervento: ↗️ (M) 🕒

Attivazione: **2023** (fase 1) / **oltre 2024** (fase 2 e 3)

Linea Bologna - Firenze

Tipologia intervento: ↗️ (M)

Attivazione: **2023**

Legenda tipologia intervento



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Le infrastrutture strategiche programmate per il territorio



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Potenziamento linea

Pontremolese 2.304 M € (costo complessivo dell'intervento):

- COMPLETAMENTO RADDOPPIO ASSE FERROVIARIO PONTREMOLESE FASE 1 E FASE 2
- Costo intervento: 2.304 M €
- Finanziati: 4%
- Fase: progettazione definitiva / progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **oltre 2026**

1



— Ferrovie RFI 25kV CC
— Ferrovie RFI 3kV CC
— Ferrovie RFI non elettrificate

* Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Adriatica-Ionica (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno)

Costo intervento: 496 M €
Finanziati: 34%
Fase: lavori in corso / progettazione preliminare
Fine lavori prevista: **oltre 2021 / oltre 2026**

Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce e raddoppio Termoli-Lesina

Costo intervento: 1.349 M €
Finanziati: 100%
Fase: n.d.
Fine lavori prevista: **n.d.**

Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce

Costo intervento: 351 M € (costo complessivo dell'intervento)
Finanziati: 100%
Fase: n.d.
Fine lavori prevista: **2022**

Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno 1^a fase 191 M € (costo complessivo dell'intervento):

- UPGRADING LINEA MILANO - BOLOGNA - DTP BOLOGNA; DTP BO - UPGRADING LINEE MERCI; UPGRADING PRESTAZIONALE CORRIDOIO LINEE ADRIATICA-IONICA
- Costo intervento: 117 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso / progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **oltre 2021**

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; e altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI SISTEMI URBANI

2 **Nodo ferroviario di Bologna**

SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO
RFI: UPGRADING INFRASTRUTTURALE E
TECNOLOGICO NODO DI BOLOGNA

Costo intervento: 389 M €

Finanziati: 24%

Fase: progettazione preliminare /
progettazione definitiva

Fine lavori prevista: **n.d.**



4 **Programma Grandi Stazioni**

ADEGUAMENTO FUNZIONALE E
INFRASTRUTTURE COMPLEMENTARI ALLE
STAZIONI DI BOLOGNA CENTRALE,
FIRENZE S.M.N.

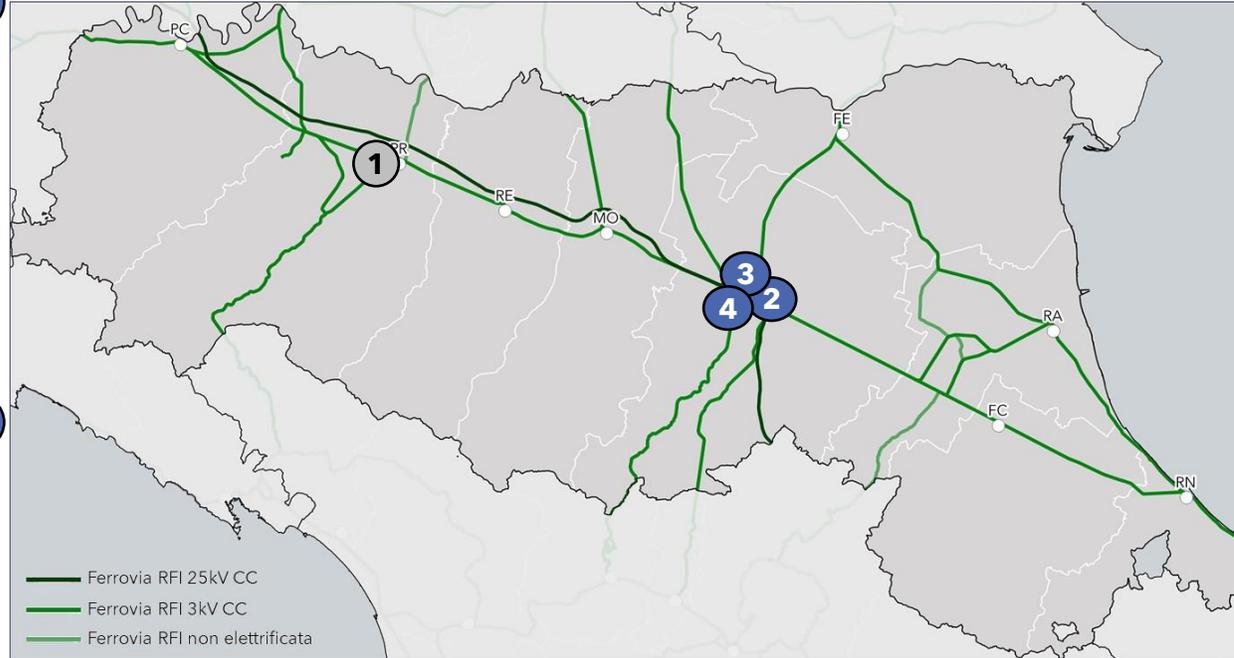
Costo intervento: 57 M €

Finanziati: 100%

Fase: lavori in corso

Fine lavori prevista: **2020**

4



— Ferrovie RFI 25kV CC
— Ferrovie RFI 3kV CC
— Ferrovie RFI non elettrificate

3 **Programma città metropolitana di Bologna SFM METROPOLITANO - PROGETTO INTEGRATO DELLA MOBILITÀ BOLOGNESE PER IL COMPLETAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO E DELLA FILOVIARIZZAZIONE DELLE LINEE PORTANTI DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO; PRIMA LINEA TRANVIARIA DI BOLOGNA (LINEA ROSSA)**

Costo intervento: 767 M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare /
progettazione definitiva

Fine lavori prevista: **n.d.**



3

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.



Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; e altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

Autostrada A21 Torino-Brescia

1 BRETELLA DI CASTELVETRO
PIACENTINO PORTO DI CREMONA

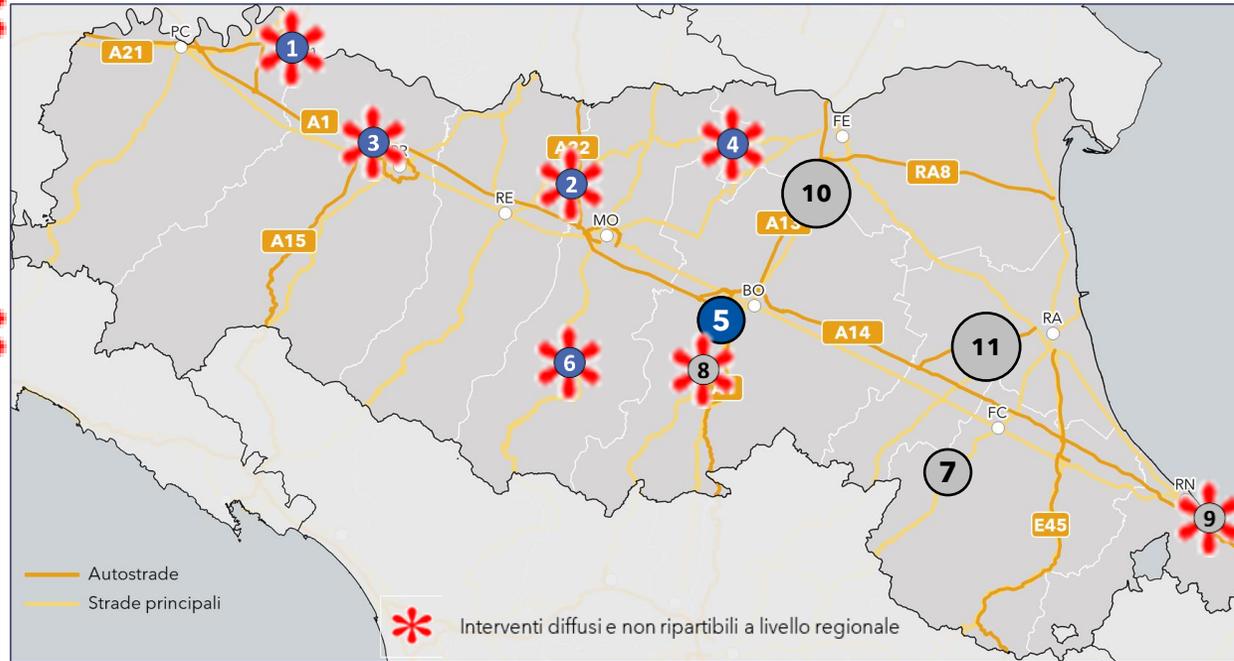
Costo intervento: 250 M €
Finanziati: 100%
Fase: progettazione definitiva
Fine lavori prevista: **n.d.**

Autostrada del Brennero A22

1.667 M € (costo complessivo dell'intervento):

2 BRETELLA AUTOSTRADALE
CAMPOGALLIANO-SASSUOLO E OPERE
CONNESSE

- Costo intervento: 422 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: opere con esecutore individuato
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Itinerario Autostradale Medio Padano

1.732 M € (costo complessivo dell'intervento):

3 RACCORDO AUTOSTRADALE
DELLA CISA A15 - AUTOSTRADA
DEL BRENNERO A22 FONTEVIVO
(PR) - NOGAROLE ROCCA (VR)

- Costo intervento: 424 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso / progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**

Itinerario Autostradale Medio Padano

1.732 M € (costo complessivo dell'intervento):

4 ITINERARIO AUTOSTRADALE
MEDIO PADANO - NUOVA
AUTOSTRADA REGIONALE
CISPADANA

- Costo intervento: 1.308 M €
- Finanziati: 77%
- Fase: opere con esecutore individuato
- Fine lavori prevista: **n.d.**

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

Costo intervento: 31 M €
Finanziati: 100%
Fase: progettazione definitiva
Fine lavori prevista: **2024**

Strada Statale 12 dell'Abetone e del Brennero

258 M € (costo complessivo dell'intervento):

6 AMMODERNAMENTO SS 12
ABETONE E BRENNERO

- Costo intervento: 10 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**

Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; e altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

Strada Statale 45 Val Trebbia

AMMODERNAMENTO DEL TRATTO RIO CERNUSCA - RIVERGARO E REALIZZAZIONE DEL NUOVO PONTE IN COMUNE DI CORTE BRUGNATELLA (PC)

Costo intervento: 149 M €
Finanziati: 51%
Fase: lavori in corso / progettazione definitiva
Fine lavori prevista: **2021 / n.d.**



7

Strada Statale 16 Adriatica

870 M € (costo complessivo dell'intervento):

AMMODERNAMENTO SS16 - TRATTO RIMINI NORD-MISANO ADRIATICO E POTENZIAMENTO IN SEDE DEL SISTEMA AUTOSTRADALE E TANGENZIALE DI BOLOGNA - SOLUZIONE A EVOLUTA

- Costo intervento: 768 M €
- Finanziati: 77%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**

9

Itinerario Civitavecchia-Orte-Mestre - Tratta E45-E55 Orte-Mestre: completamento itinerario europeo E45-E55 riqualificazione E45 tratto Orte Ravenna e riqualificazione E 55 Nuova Romea

Costo intervento: 1.581 M € (costo complessivo dell'intervento)
Finanziati: 100%
Fase: lavori in corso
Fine lavori prevista: **oltre 2020**



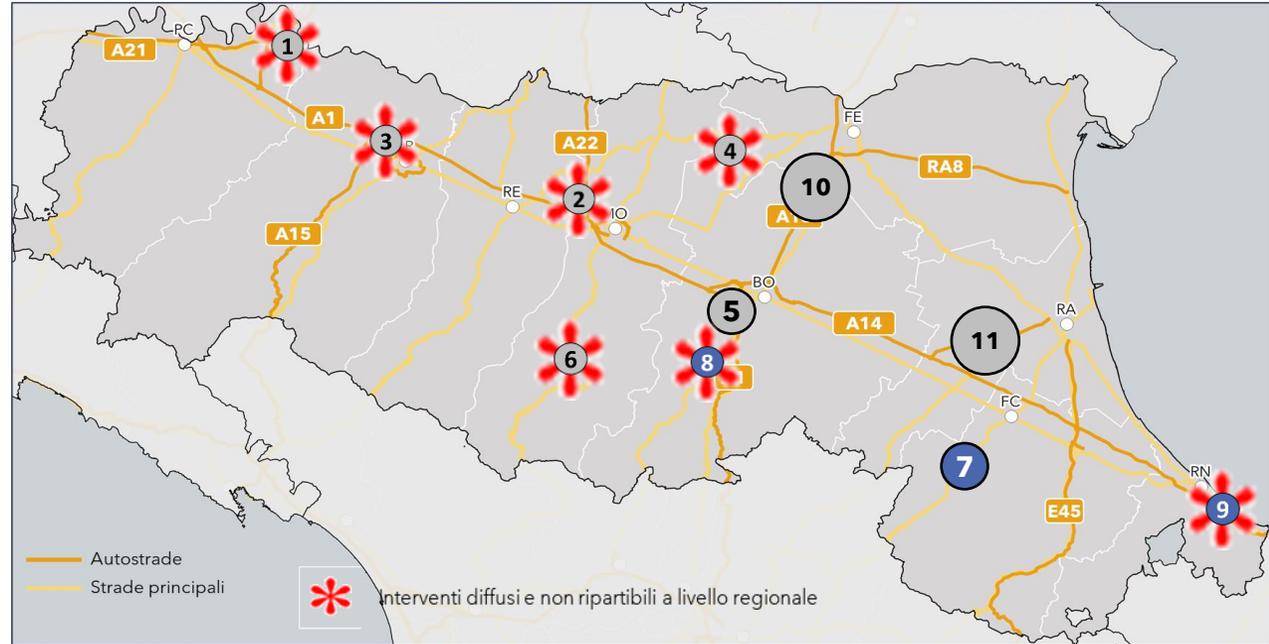
8

Strada Statale 64 Porrettana

253 M € (costo complessivo dell'intervento):

NODO FERROSTRADALE DI CASALECCHIO DI RENO (PARTE STRADALE) STRALCIO NORD E SUD

- Costo intervento: 210 M €
- Finanziati: 79%
- Fase: opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato / progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; e altre fonti

Strada Statale 67 Tosco-Romagnola

Costo intervento: 130 M €
Finanziati: 58%
Fase: progettazione preliminare
Fine lavori prevista: **n.d.**



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nella tratta Bologna - Ferrara sud

Costo intervento: 440 M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione definitiva

Fine lavori prevista: **n.d.**

10

Ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 nella tratta nuovo svincolo di Ponte Rizzoli - Diramazione per Ravenna

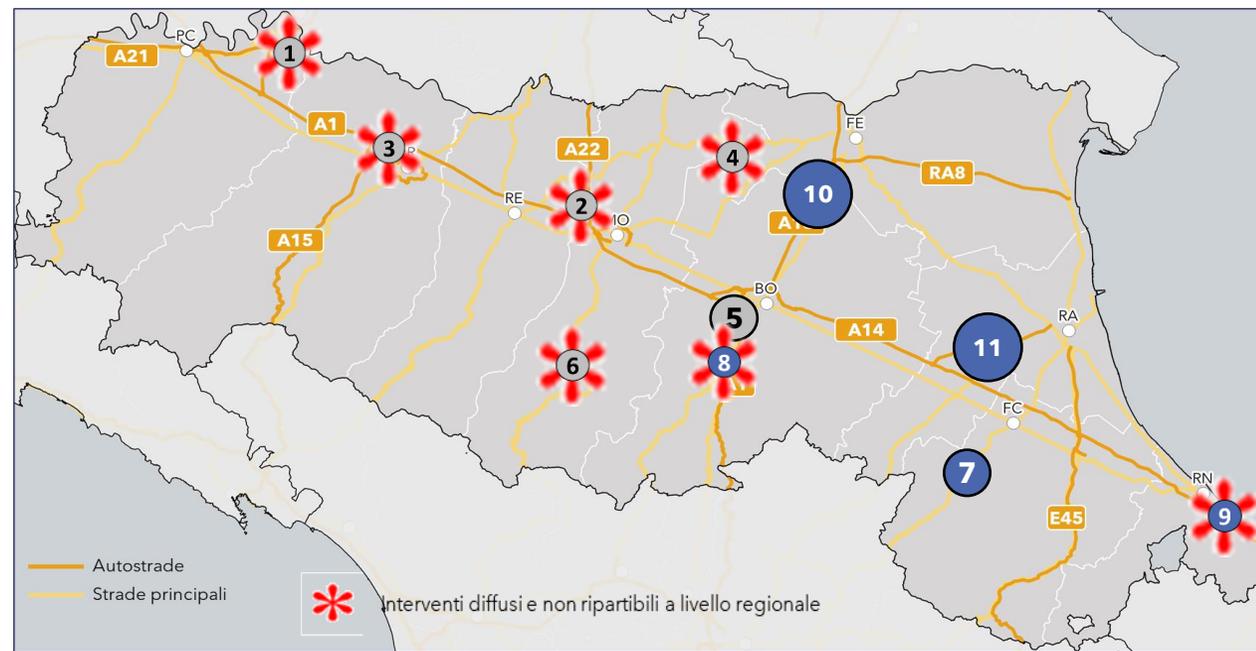
Costo intervento: 393 M €

Finanziati: 100%

Fase: opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato

Fine lavori prevista: **n.d.**

11



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; e altre fonti

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

 Prioritarie DEF 2015

 Italia Veloce 2020

 Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

 PNRR*

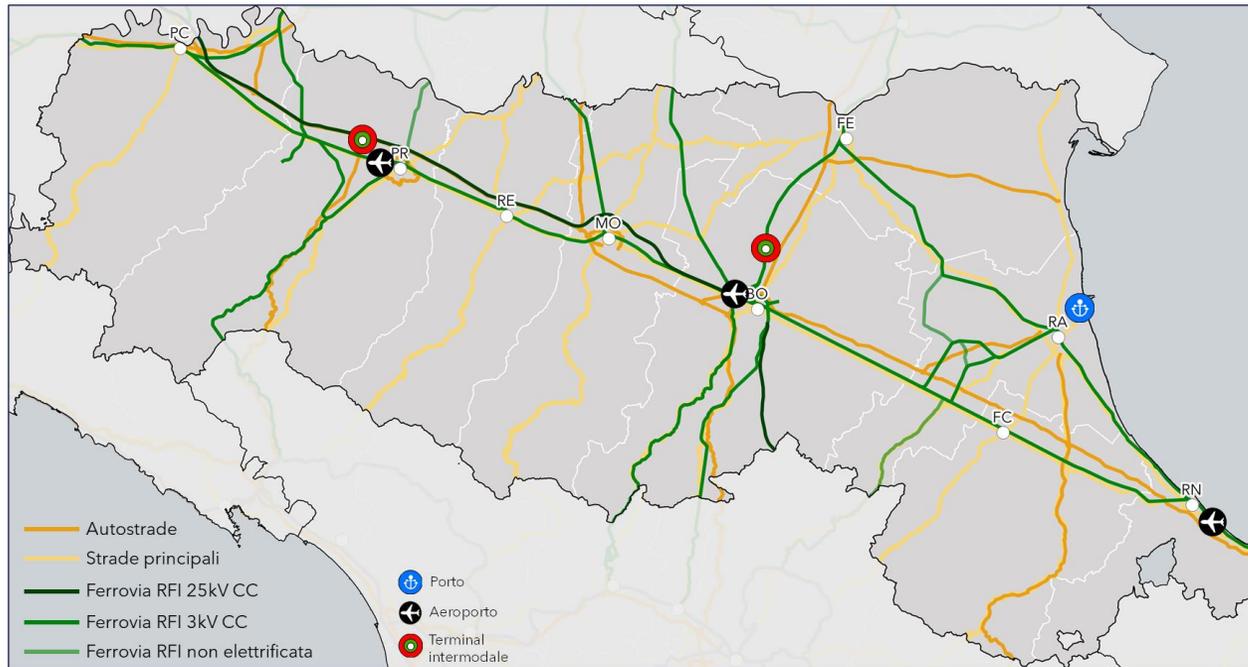


Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI



Porto di Ravenna

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE RETROPORTUALI 1^ FASE; INFRASTRUTTURE FERROVIARIE RETROPORTUALI COMPLETAMENTO - INTERVENTI FUNZIONALI AL POTENZIAMENTO DELLA RELAZIONE FERROVIARIA RAVENNA-POGGIO RUSCO; REALIZZAZIONE APPROFONDIMENTO FONDALI E SISTEMAZIONE BANCHINE; HUB PORTUALE DI RAVENNA - FASE I - 1° E 2° STRALCIO; FASE II - 3° STRALCIO; **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 DALLE ZONE PORTUALI MEDIANTE ARGINATURA ARTIFICIALE; RISTRUTTURAZIONE DELLA BANCHINA C.D. MARCEGAGLIA

Costo intervento: 438 M €

Finanziati: 79%

Fase: lavori in corso / progettazione preliminare / Opere con esecutore individuato / Progettazione esecutiva

Attivazione: **2021 / oltre 2021 / 2027**



Dotazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l'integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio Al Serio, Catania, Bologna, Venezia, Taranto, Brescia 136 M € (costo complessivo dell'intervento):

- SVILUPPO DEL CARGO AEREO - BOLOGNA; SVILUPPO DELLA CAPACITÀ AIR SIDE DEGLI AEROPORTI ATTUALI - AEROPORTO DI BOLOGNA BORGIO PANIGALE
- Costo intervento: 63 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; e altre fonti

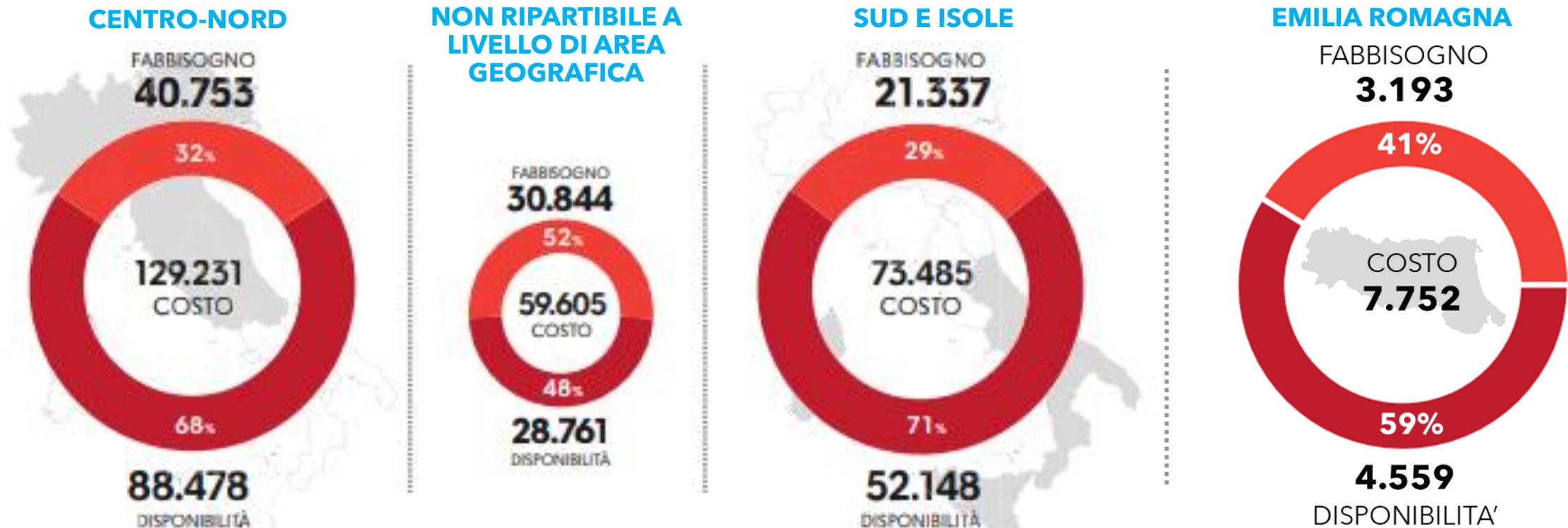
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER MACRO AREA GEOGRAFICA

(importi in milione di euro)

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del Centro-Nord ammontano a 88.478 milioni di euro (il 52% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 40.752 milioni, includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 68% del costo.

In **Emilia Romagna** sono previsti investimenti per 7.752 milioni di euro, pari al 6% del Centro-Nord e al 3% dell'Italia.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER SISTEMA INFRASTRUTTURALE IN EMILIA ROMAGNA

(importi in milione di euro)

FERROVIE

FABBISOGNO
2.207

COSTO
2.304

96%

96

DISPONIBILITÀ'

4%

Numero interventi: **8**

STRADE E AUTOSTRADE

FABBISOGNO
600

COSTO
3.735

84%

3.134

DISPONIBILITÀ'

16%

Numero interventi: **3**

SISTEMI URBANI

FABBISOGNO
294

COSTO
1.212

85%

918

DISPONIBILITÀ'

15%

Numero interventi: **1**

INTERPORTI

FABBISOGNO
91

COSTO
438

76%

347

DISPONIBILITÀ'

24%

Numero interventi: **1**

AEROPORTI

FABBISOGNO
0

COSTO
63

100%

63

DISPONIBILITÀ'

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

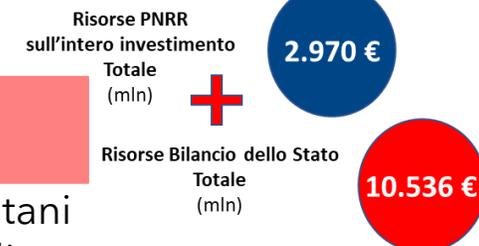
POTENZIAMENTO DEI NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE

L'investimento consiste nel miglioramento di 1280 km di tratte ferroviarie riguardanti 12 nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave (Liguria-Alpi, collegamento trasversale, Bologna-Venezia-Trieste/Udine, collegamento tirrenico centro-settentrionale, collegamento Adriatico Ionio, collegamento tirrenico meridionale, rete siciliana, rete sarda).

- Variante Galleria Bastardo

La galleria Bastardo è ubicata lungo la linea pontremolese tra le località di servizio di Ostia Parmense e Berceto e presenta un'estesa di 478 metri. Ad oggi l'opera presenta criticità strutturali essendo ubicata in un versante instabile con più fronti di frana e caratterizzata da fenomeni franosi.

E' prevista la realizzazione, nel tratto compreso tra il km 51+208 e il km 51+685 della linea Parma-Vezzano Ligure, tra le località di Ostia Parmense e Berceto, di una nuova galleria in variante di tracciato con annesso adeguamento del tracciato ferroviario esistente.



PROGETTI EXTRA PNRR FINANZIATI CON AGGIORNAMENTO 2021 DEL CDP-I

- Raddoppio Parma-Vicofertile

Il progetto riguarda la realizzazione della tratta di raddoppio fra Parma e Vicofertile della linea Parma-Vezzano Ligure che si svilupperà per i primi 5 km circa in variante di tracciato ed per i restanti 3 km in affiancamento fino all'ingresso nella stazione di Vicofertile. Sarà realizzata la Galleria Parma, di 1.950,40 metri complessivi, che si sviluppa in affiancamento alla linea Bologna-Piacenza per poi sottopassarla ed affiancare la tangenziale fino all'uscita da Parma.

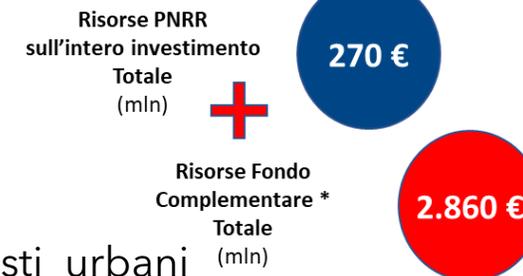
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021 e Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021 e DM 330/2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

PORTI VERDI (GREEN PORTS): INTERVENTI IN MATERIA DI ENERGIA RINNOVABILE ED EFFICIENZA ENERGETICA NEI PORTI

Il **Progetto Green Ports** vuole rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali attraverso il finanziamento di interventi di efficientamento e riduzione dei consumi energetici delle strutture e delle attività portuali. Altro principio cardine del progetto è la promozione della sostenibilità ambientale delle aree portuali, attraverso interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'uso di energie rinnovabili nei porti. L'obiettivo finale è ridurre del 20% le emissioni di CO₂ per anno nelle aree portuali interessate.



Tipologia di intervento	Porto	Intervento	Finanziamento € mln
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	Ravenna	Hub portuale di Ravenna -Approfondimento canali Candiano e Baiona a -14,50 m in attuazione del P.R.P. vigente 2007; realizzazione e gestione impianto di trattamento materiali di risulta dall'escavo	130,00
Elettificazione delle banchine (Cold ironing)	Ravenna	Realizzazione di una stazione di cold ironing a Porto Corsini a servizio del Terminal Crociere	35,00
TOTALE			165,00

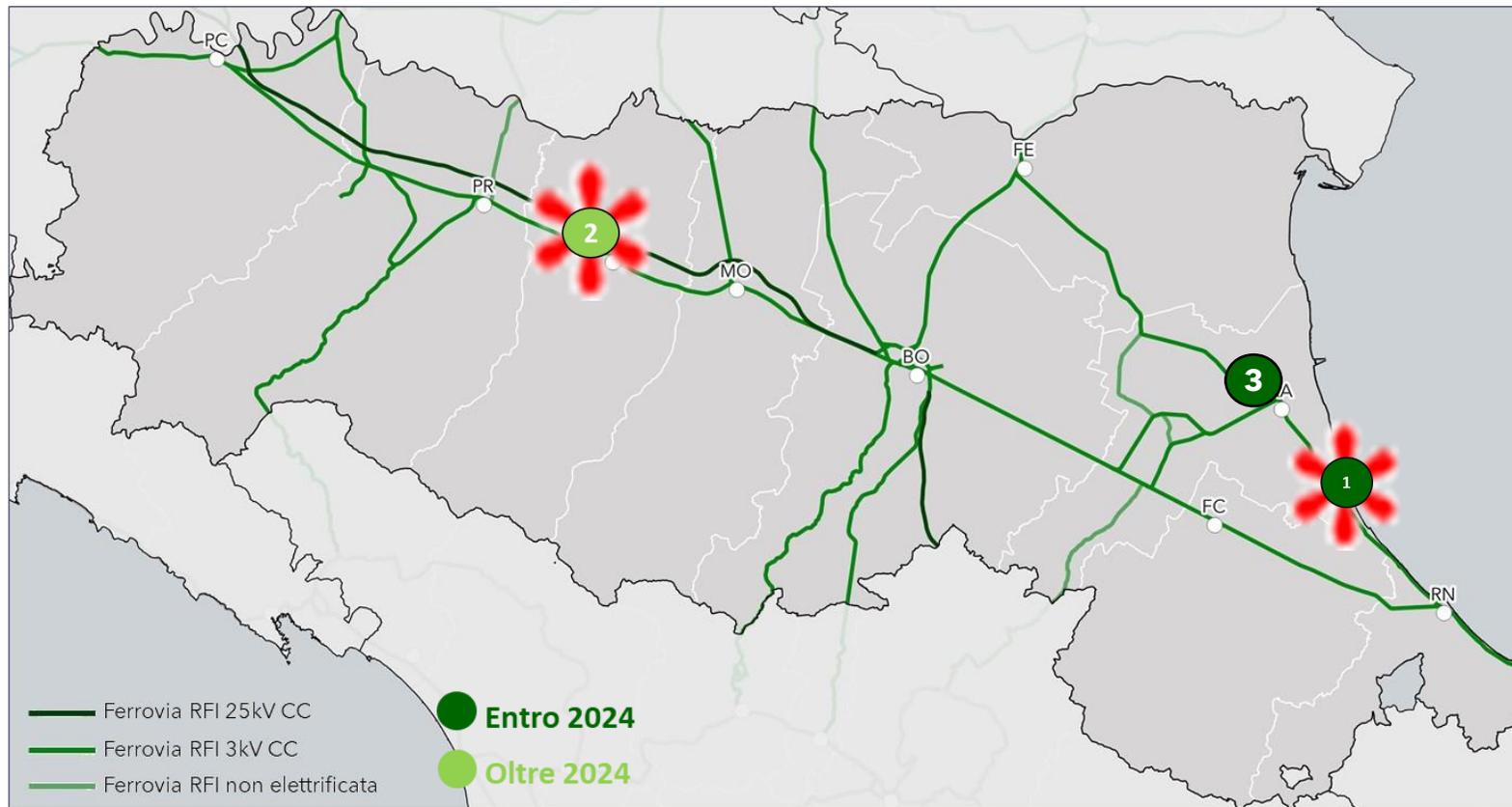


*di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 nei limiti delle annualità che saranno assegnate in bilancio.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021, Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021, Il Piano Commerciale ed. speciale PNRR- agosto 2021 e DM 330/2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

PRINCIPALI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE



3 **Potenziamento linea Castelbolognese - Ravenna**

Costo intervento: 8 M €
Finanziati: 100%
Fase: lavori in corso
Attivazione: **2024**



1 **Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est**

757 M € (costo complessivo dell'intervento):

1 LINEA RIMINI - RAVENNA EFFICIENTAMENTO ITINERARI

- Costo intervento: 15 M €
- Finanziati: n.d.
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2024**



2 **Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale Direttrice centrale e Direttrice Tirrenica Nord (corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno)**

2.252 M € (costo complessivo dell'intervento):

2 POTENZIAMENTO TECNOLOGICO BOLOGNA - PIACENZA fase 1 e fase 3

- Costo intervento: n.d.
- Finanziati: n.d.
- Fase: lavori in corso / n.d.
- Fine lavori prevista: **2023** (fase 1) / **oltre 2024** (fase 3)



Tipologia intervento



Regolarità



Capacità

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL PIANO STAZIONI IN EMILIA ROMAGNA

In **Emilia Romagna** sono presenti complessivamente **151** località per servizio viaggiatori. RFI, con il piano di attuazione dei progetti Easy Station e Smart Station, entro il 2026, prevede di trasformare e adeguare **52 stazioni medio/grandi** presenti sul territorio piemontese per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori grazie a uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione e con i finanziamenti disponibili.



Le azioni principali

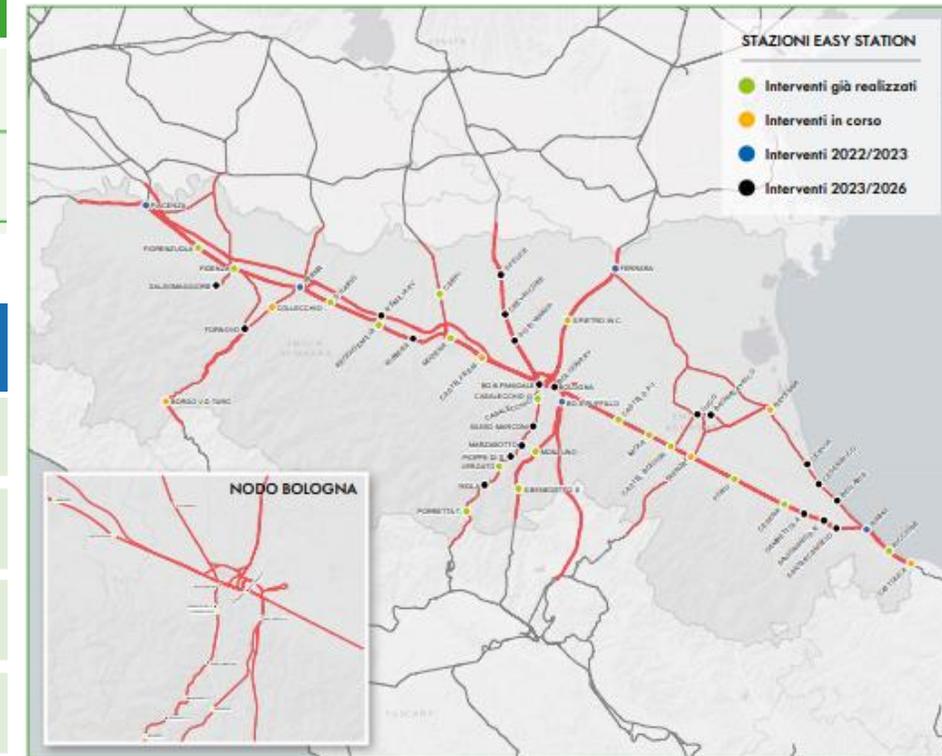
- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Abbatere le barriere architettoniche
- Migliorare l'accessibilità al treno

I cantieri in corso

Castelfranco E.
Borgo Val di Taro
Cattolica
Collecchio
Faenza
Ravenna

Gli interventi al 2022 - 2023

- Piacenza
- Ferrara
- Parma
- Bologna San Ruffillo
- Rimini



Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



PRINCIPALI INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TERRITORIALE

1 SS.N.9 VIA EMILIA

TANGENZIALE NORD DI REGGIO EMILIA NEL TRATTO DA S. PROSPERO STRINATI A CORTE TEGGE - 1° E 2° STRALCIO

Costo intervento: 191 M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: Progettazione esecutiva

2 SS.N.727 bis Tangenziale di Forlì

SISTEMA TANGENZIALE DI FORLÌ. COLLEGAMENTO VIARIO TANGENZIALE EST LOTTO 3°

Costo intervento: 103 M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: Progettazione esecutiva

3 SS.N.9 VIA EMILIA

VARIANTE DI CASTEL BOLOGNESE

Costo intervento: 62 M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: Progettazione definitiva



Investimenti ANAS in Emilia Romagna previsti nel Contratto di Programma

2016 - 2020

Totale
(mld)

1.827,1 €

Emilia Romagna /
Nord Est (%)

62%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati CdP ANAS 2016-2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

FOCUS SULLA TRATTA BOLOGNA - PADOVA

La linea Bologna-Padova **collega i due principali snodi logistici ed economici del Nord Est**, fa parte del **Corridoio Adriatico-Baltico** e si inserisce sul **Corridoio Mediterraneo**: è un segmento fondamentale sia per le relazioni **passengeri** nazionali che per quelle a lunga distanza **merci** internazionali.

Ad oggi il tracciato si presenta a doppio binario, scartamento ordinario (1.435 mm) ed elettrificazione a 3kV CC. Le **caratteristiche del tracciato** (in particolare i ponti sul Fiume Adige e Po e la presenza di passaggi a livello), **penalizzano le prestazioni in termini di velocità commerciale**; a questo si sommano: la **sovrapposizione di servizi ferroviari** (regionali e a lunga percorrenza, viaggiatori e merci); la presenza di importanti poli urbani (come Ferrara e Rovigo) e poli logistici (Interporti di Bologna, Rovigo e Padova), le ramificazioni per altre direttrici ferroviarie (Mantova, Chioggia, Rimini, Legnago, Suzzara).

Il **CdP RFI-MIT 2017-2021** prevede interventi di potenziamento tecnologico della linea che miglioreranno:

- entro il 2024 **le prestazioni** della linea per il servizio merci (in termini di sagoma e modulo)
- oltre il 2024 **la regolarità** per tutte le tipologie di servizi passeggeri (abbattimento dei minuti di ritardo derivanti da indisponibilità degli apparati che gestiscono la circolazione del servizio)

Soprattutto in Veneto, le forze politiche e le associazioni datoriali ambiscono alla realizzazione di una linea AV, mediante un quadruplicamento della stessa, per ridurre il tempo di percorrenza che attualmente occorre per raggiungere Roma, Napoli e Milano, e per consentirne la messa in sicurezza. Per l'Emilia Romagna il collegamento verso Padova rappresenta comunque un'ulteriore opportunità di accesso in direzione nord.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

FOCUS SUL SISTEMA INTERPORTUALE

Nell'ambito del bando per il completamento della rete nazionale degli interporti del 22 giugno 2020, gli interporti italiani hanno ricevuto un finanziamento di circa **45 milioni di euro**. Questi fondi permetteranno di ammodernare ed efficientare gli Interporti italiani in modo da sviluppare un sistema di trasporti sempre più performante e che produca al tempo stesso una riduzione drastica dell'impatto ambientale. Parte di questo finanziamento verrà assorbito dalla regione Emilia-Romagna e in particolare **dall'Interporto di Bologna**.



Il contributo di **4.314.562,93 euro** va a finanziare interventi, finalizzati alla **sostenibilità ambientale-energetica**, all'**intermodalità** per l'eliminazione di "colli di bottiglia" ed allo sviluppo della retroportualità, che si concretizzeranno nel potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, ovvero nella realizzazione su terreno "greenfield" di due binari da 750 m con piazzale da 50 m di larghezza e predisposizione di due gru a portale, oltre a lavori di rifacimento dell'asfalto nel piazzale del terminal container e l'acquisto di un nuovo reach stacker per la gestione del traffico marittimo e combinato, che permetterà di efficientare le operazioni del terminal, migliorando i tempi del servizio.



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il presente report è stato
realizzato da



UNIONTRASPORTI

per conto di



UNIONCAMERE

