



**Focus  
LAZIO**



**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 del Lazio** al 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** del Lazio 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

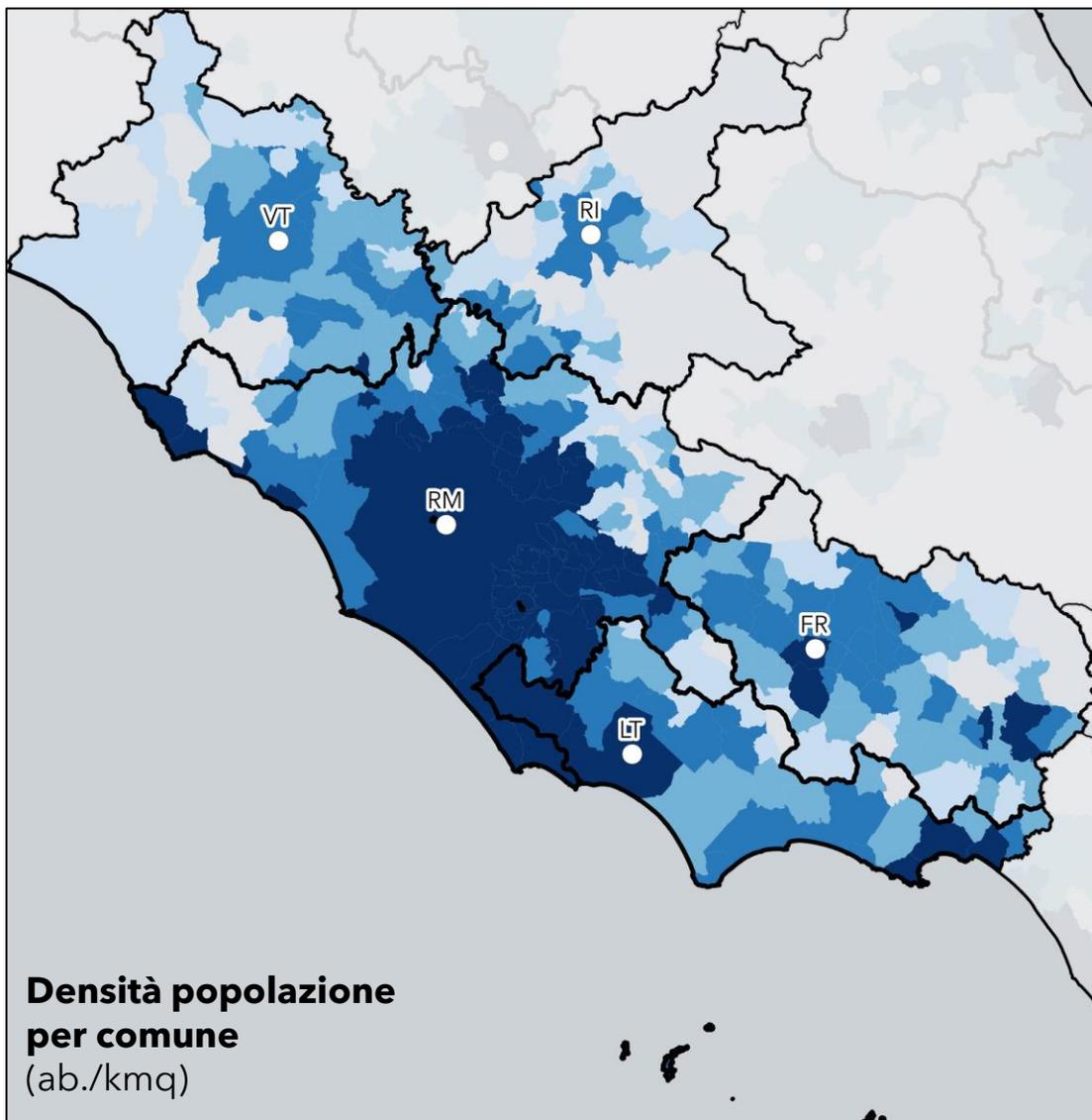


UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

# INQUADRAMENTO DEMOGRAFICO



La regione Lazio si estende per 17.232 kmq e conta 5,7 milioni di abitanti (49% della macro regione del Centro).

Il territorio è suddiviso in 378 comuni distribuiti in 5 enti di area vasta, di cui 4 province e 1 città metropolitana (Roma).

Provincia	Popolazione 2020	% pop. Lazio	Numero comuni	Densità pop. ab./kmq
FROSINONE	473.467	8%	91	145,8
LATINA	561.139	10%	33	248,7
RIETI	151.668	3%	73	55,1
ROMA	4.227.588	74%	121	788,3
VITERBO	306.934	5%	60	84,9
<b>LAZIO</b>	<b>5.720.796</b>	<b>100%</b>	<b>378</b>	<b>332,0</b>
<b>CENTRO</b>	<b>11.755.548</b>	-	<b>970</b>	<b>202,5</b>

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

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

Il Lazio è la **seconda regione italiana per importanza economica**, dopo la Lombardia. Con poco meno di 201 miliardi di euro, la regione produce l'11,2% del PIL italiano. Nel complesso l'economia laziale è **orientata ai servizi**, in conseguenza anche della funzione di capitale di Roma, tuttavia il valore dell'industria è tutt'altro che trascurabile.

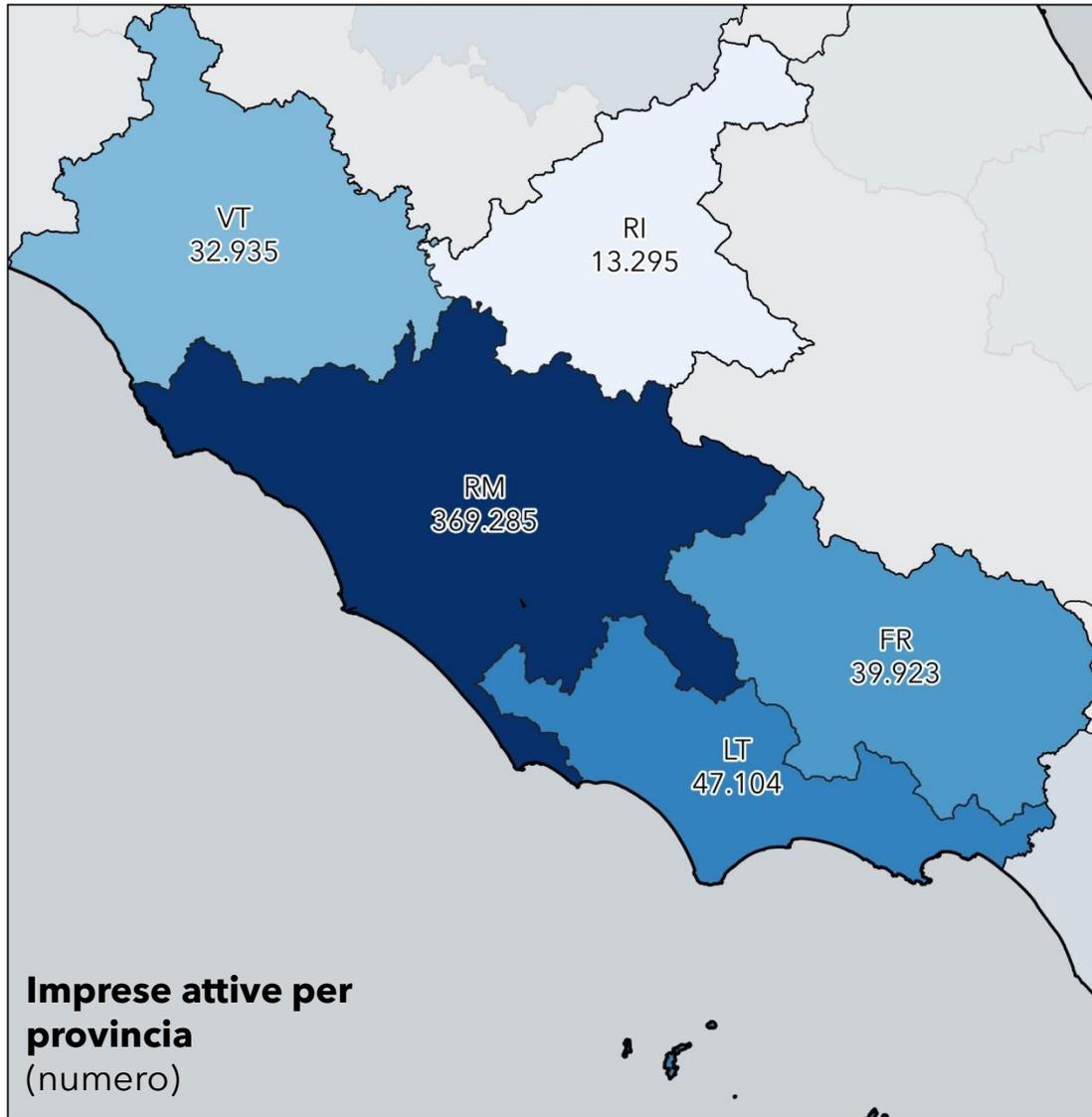
Variabile	Anno	Valore assoluto	Var. anno precedente
PIL (M€)	2019	200.931	0,92%
Quota su PIL Italia	2019	11,2%	-
PIL pro capite (€)	2019	34.199	1,20%
Imprese attive	2020	502.542	1,37%
Imprese artigiane	2020	95.410	1,32%
Iscritte	2020	32.277	4,87%
Cessate	2020	25.476	3,85%
Export (M€)	2020	24.924	-10%
% export su PIL	-	12,4%	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

Infatti, se oltre l'80% del PIL e dell'occupazione regionali sono riconducibili all'area di Roma, il tessuto produttivo regionale è comunque tra i più variegati e i diversi territori sono espressione di altrettanti settori di specializzazione. Si trovano, ad esempio, l'**automotive** (Cassino/Frosinone), il **chimico-farmaceutico** (Frosinone/Latina), o l'**aerospazio**, l'**ICT** (Roma), l'**agroalimentare** (i Kiwi di Latina, le nocciole di Viterbo, ecc.), le **industrie creative** (Roma), la **ceramica**, l'**artigianato artistico** (Viterbo) e la **logistica**.

A questi si uniscono il **turismo**, che rappresenta il 4% del valore aggiunto regionale, e il **sistema formativo** romano. La regione, inoltre, è il territorio italiano con la maggiore **propensione a fare rete**, con il 25,8% di imprese che a livello nazionale optano per questa forma associativa.

# LE IMPRESE ATTIVE



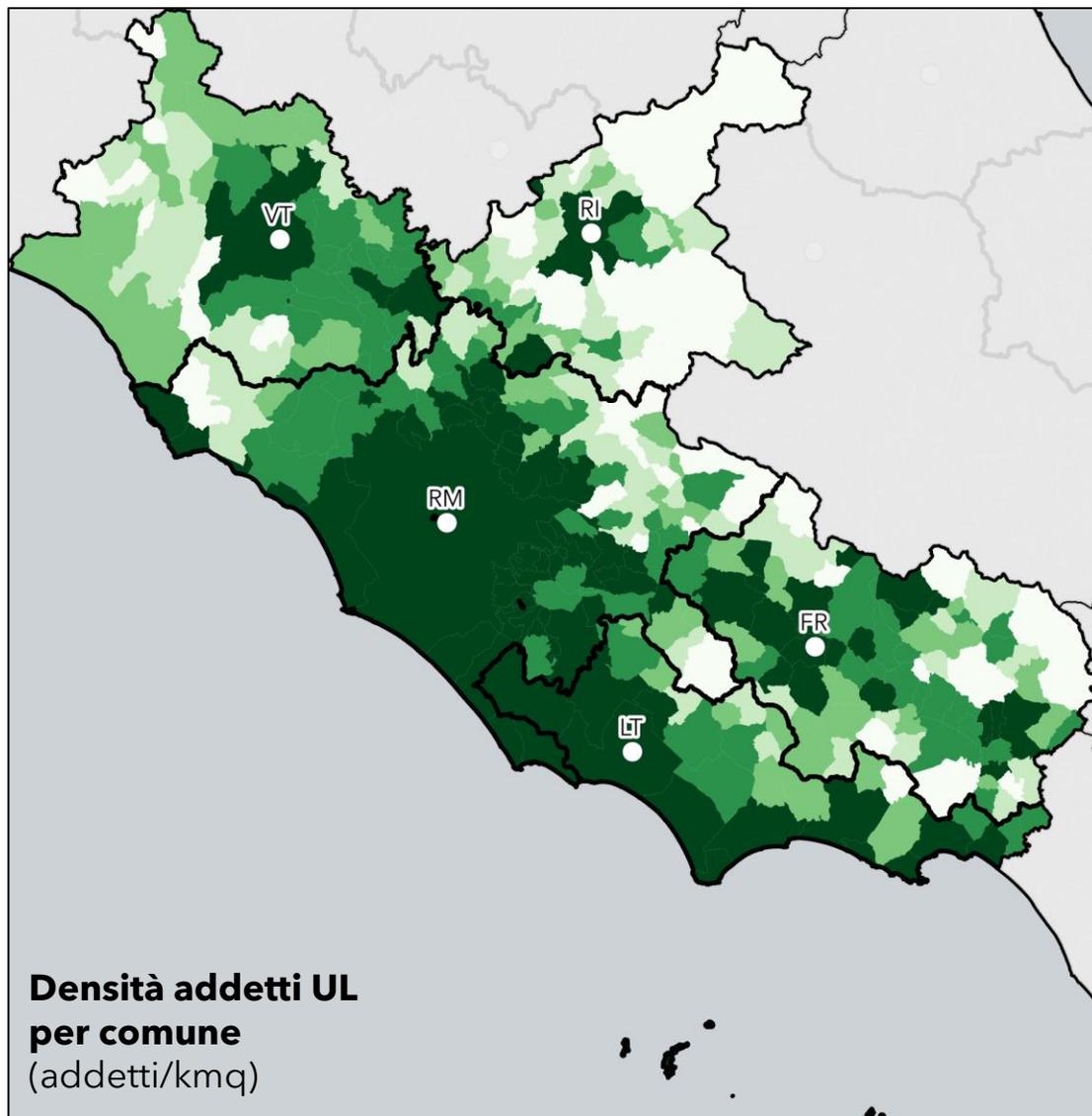
Le imprese attive del Lazio sono 502.542, i 3/4 concentrati in provincia di Roma. La regione è al secondo posto dopo la Lombardia per numerosità a livello nazionale. Rispetto al 2019, il tasso di crescita è stato 1,37%, dato che segna un primato per la regione.

Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/100 ab.	Imprese/kmq
FROSINONE	39.923	8.568	8,4	12,3
LATINA	47.104	8.759	8,4	20,9
RIETI	13.295	3.465	8,8	4,8
ROMA	369.285	67.457	8,7	68,9
VITERBO	32.935	7.161	10,7	9,1
<b>LAZIO</b>	<b>502.542</b>	<b>95.410</b>	<b>8,8</b>	<b>29,2</b>
<b>CENTRO</b>	<b>1.078.843</b>	<b>261.076</b>	<b>9,2</b>	<b>18,6</b>

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Movimprese, 2020

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

# ADDETTI E UNITÀ LOCALI



La regione Lazio conta 608.200 Unità Locali e circa 1,8 milioni di addetti (47,6% del Centro). Circa il 73% delle Unità Locali si concentra nella provincia di Roma.

A livello dimensionale, il 91% delle Unità Locali sono micro (0-9 addetti) e il 6% piccole (10-49 addetti).

Provincia	UL IV° 2020	% UL Lazio	Addetti UL	Addetti UL/kmq
FROSINONE	49.998	8,2%	122.738	37,8
LATINA	57.786	9,5%	161.556	71,6
RIETI	16.854	2,8%	32.106	11,7
ROMA	443.407	72,9%	1.460.255	272,3
VITERBO	40.155	6,6%	72.701	20,1
LAZIO	608.200	100,0%	1.849.356	107,3
CENTRO	1.331.305	-	3.885.113	66,9

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 del Lazio ha totalizzato un valore pari a 59.759 milioni di euro - con un saldo negativo di circa 10 milioni di euro -, con un'incidenza complessiva sul totale nazionale dell'1,2%. Il **65% del mercato è rappresentato dai paesi dell'Ue**. Analogamente alle altre regioni, il 2020 si è chiuso con una contrazione complessiva del valore degli scambi dell'8,6%, a risentirne maggiormente sono le esportazioni che sono diminuite del 10%. **L'export contribuisce per il 12,4% alla formazione del PIL regionale**, tuttavia, data la particolarità del sistema produttivo locale, non è prassi diffusa tra le imprese e **i primi 10 operatori concentrano oltre il 40% di tutte le esportazioni regionali**. A questo contribuiscono altri fattori come la distanza dai mercati di sbocco principali dell'export italiano e l'importanza del mercato locale costituito dall'area metropolitana di Roma che intercetta gran parte della produzione territoriale.

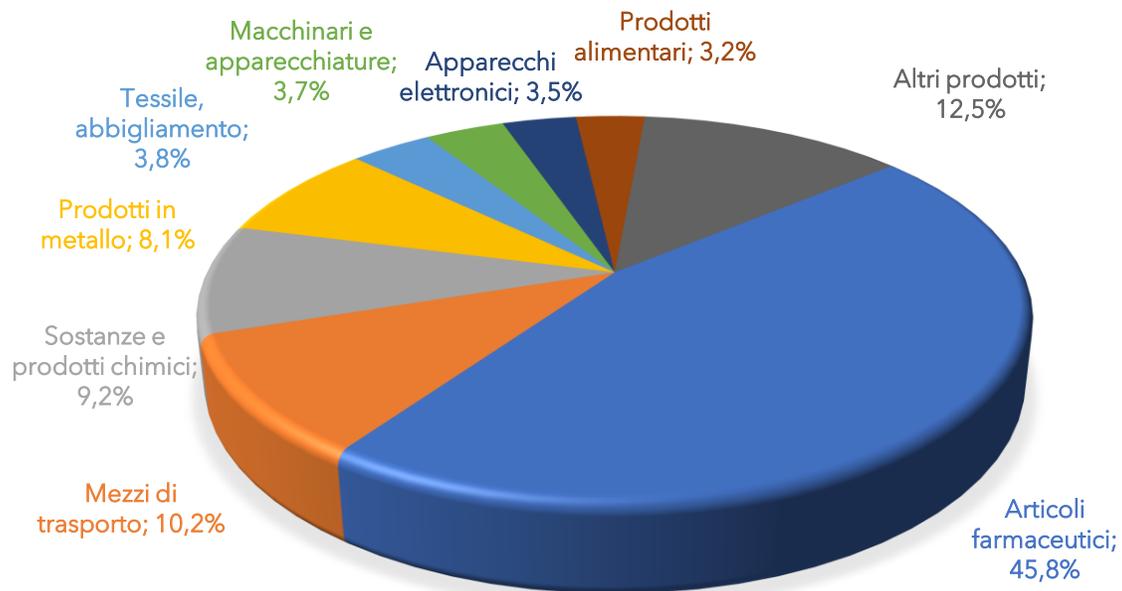
Anno	MONDO			Unione europea 28		
	import	export	totale	import	export	totale
2020	34.835	24.924	59.759	22.615	16.205	38.820
2019	37.703	27.701	65.404	24.133	16.587	40.720
var 20/19	-7,6%	-10%	-8,6%	-6,3%	-2,3%	-4,7%

Una caratteristica del trend dell'export regionale è la **concentrazione delle esportazioni nelle province di Frosinone e Latina**, che valgono il 70% dell'export e la sostanziale assenza delle province di Rieti e Viterbo.

*\*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**

# IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, anno 2020

Nel 2020, gli **articoli farmaceutici** sono stati la voce più consistente delle esportazioni laziali con il 45,8%, spinti anche da un incremento della domanda a causa della pandemia. Al secondo posto, ci sono **mezzi di trasporto** con il 10,2%. Per quanto riguarda questi ultimi, oltre all'automotive, sono importanti anche la produzione di accessori per automobili e la produzione di sistemi e accessori per l'aerospazio.

## Modo di trasporto (export)

	64,6% (92,7% vs Ue)
	0,5% (0,7% vs Ue)
	15,5% (4,7% vs Ue)
	18,8% (1,8% vs Ue)
Altro	0,6 (0,0 vs Ue)

## Destinazioni principali (2020)

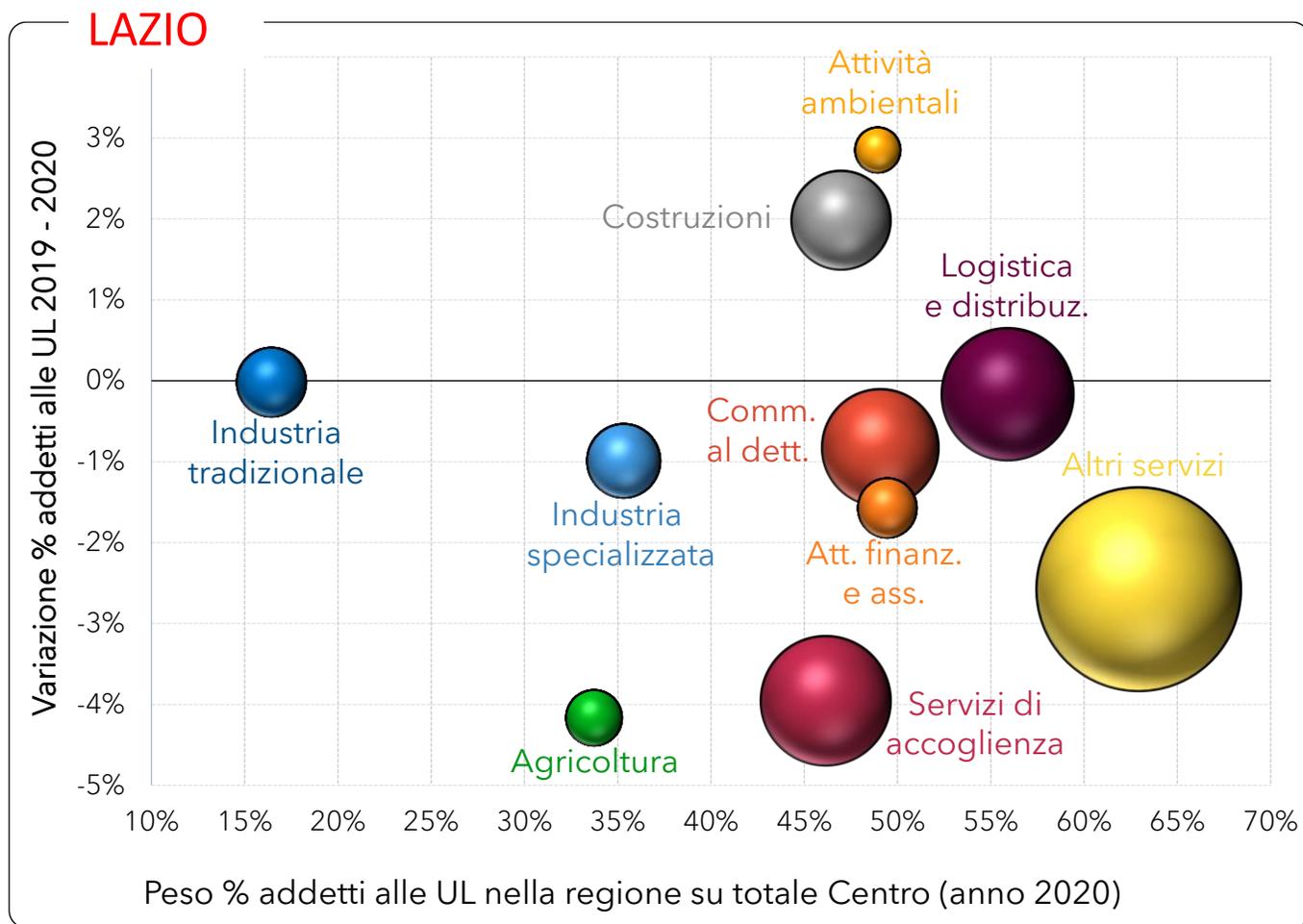
	Belgio 4.490 M€
	Germania 3.734 M€
	USA 2.765 M€
	Francia 1.440 M€
	UK 1.267 M€

La **modalità maggiormente utilizzata** nelle esportazioni verso il resto del mondo è il trasporto stradale, con il 64,6%, percentuale che arriva al 92,7% per gli scambi nell'Ue. Seguono il trasporto aereo con il 18,8% e il trasporto via mare (15,5%). La modalità ferroviaria ha una quota residuale (0,5%).

A livello mondiale i **primi 5 Paesi destinatari** delle esportazioni nel 2020 sono: **Belgio** (18%), **Germania** (15%), **USA** (11,1%), **Francia** (5,8%) e **Regno Unito** (5,1%).

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

# I SETTORI PRODUTTIVI NEL LAZIO RISPETTO AL CENTRO



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

Nel Lazio il settore **altri servizi** (attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi) occupa il **63% degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Centro Italia** ed è anche quello che registra il maggior numero di addetti in regione. Seguono i settori della **logistica e distribuzione** (attività di trasporto e magazzinaggio) e delle **attività finanziarie e assicurative** (banche e assicurazione), con un peso, rispettivamente, del **56%** e del **49%** nella macroarea.

Nel 2020, quasi tutti i settori hanno subito una flessione del numero di addetti, in particolare: agricoltura **-4,2%**, servizi di accoglienza **-4,0%** e altri servizi **-2,6%**.

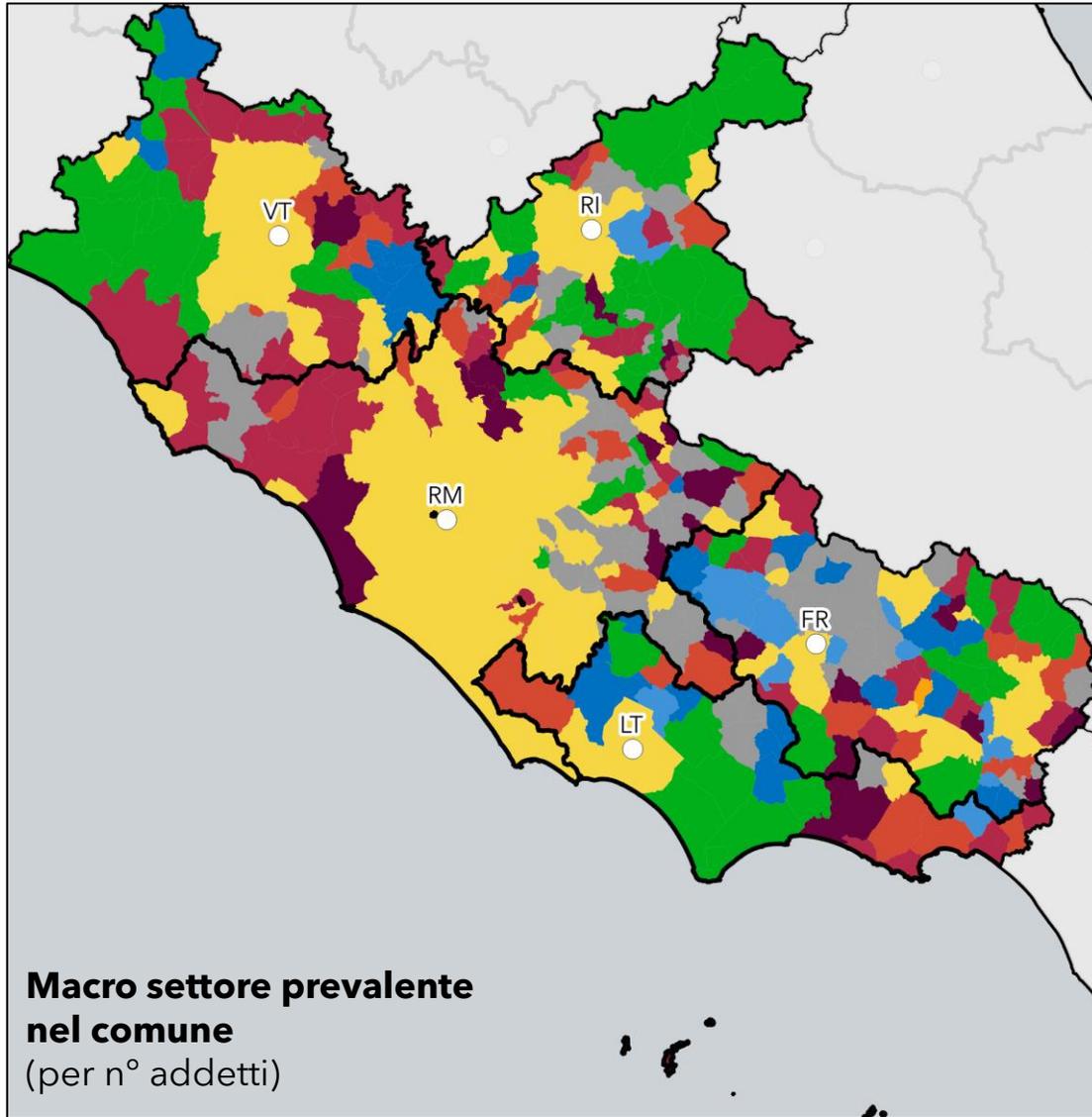
I settori che, invece, sono cresciuti sono due: attività ambientali **+2,9%** e costruzioni **+2,0%**.

Il numero di addetti negli altri 5 settori si è mantenuto pressochè stabile con variazioni tra -1,6% (attività finanziarie e assicurative) e 0% (industria tradizionale).

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

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

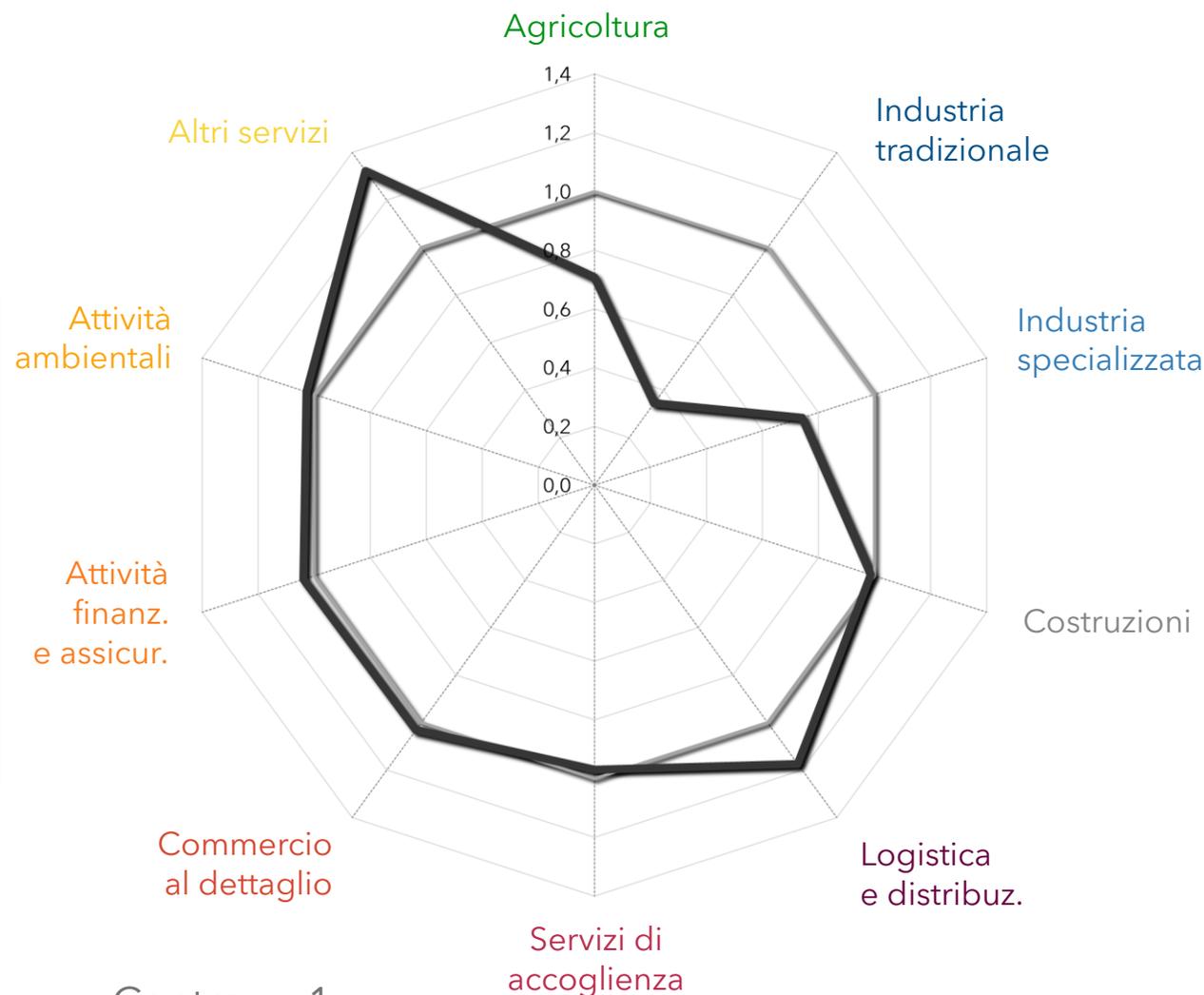
# I SETTORI PRODUTTIVI NEL LAZIO - DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA



MACRO SETTORE	PESO %	FR	LT	RI	RM	VT	LAZIO
<b>AGRICOLTURA</b> Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	2,7%	6,8%	40,9%	5,1%	28,3%	18,9%	100%
<b>INDUSTRIA TRADIZIONALE</b> Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	4,2%	18,1%	18,9%	2,7%	49,9%	10,4%	100%
<b>INDUSTRIA SPECIALIZZATA</b> Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	4,7%	18,6%	14,9%	2,5%	61,8%	2,1%	100%
<b>COSTRUZIONI</b> Edilizia, servizi di ingegneria	8,3%	9,7%	9,2%	2,5%	73,7%	4,9%	100%
<b>LOGISTICA E DISTRIBUZIONE</b> Attività di trasporto e magazzinaggio	14,7%	5,6%	7,2%	1,4%	83,3%	2,5%	100%
<b>SERVIZI DI ACCOGLIENZA</b> Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	14,3%	5,4%	8,8%	1,7%	79,8%	4,3%	100%
<b>COMMERCIO AL DETTAGLIO</b> Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	11,5%	7,5%	11,1%	2,0%	74,3%	5,1%	100%
<b>ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE</b> Banche e assicurazione	3,1%	4,2%	4,9%	1,3%	86,4%	3,3%	100%
<b>ATTIVITÀ AMBIENTALI</b> Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	1,8%	5,9%	8,3%	1,5%	79,7%	4,6%	100%
<b>ALTRI SERVIZI</b> Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	34,8%	3,8%	4,3%	1,2%	88,5%	2,1%	100%
<b>TOTALE</b>	<b>100%</b>	<b>6,6%</b>	<b>8,7%</b>	<b>1,7%</b>	<b>79,0%</b>	<b>3,9%</b>	<b>100%</b>

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

# LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA DEL LAZIO



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

La struttura produttiva laziale è caratterizzata da una forte prevalenza delle imprese di servizi; in particolare, l'analisi evidenzia una marcata specializzazione nei settori **altri servizi** e **logistica e distribuzione**, mentre i settori dell'agricoltura e dell'industria (tradizionale e specializzata) risultano meno presenti rispetto alla macroarea. Nella regione, infatti, non si sono mai radicati dei veri e propri distretti industriali specializzati, ma le imprese afferenti a comparti diversi si sono distribuite trasversalmente tra diversi poli produttivi che gravitano intorno alla capitale.

Osservando il peso delle singole province nel tessuto economico-produttivo regionale (cfr. slide precedente) è evidente il ruolo dominante della provincia di **Roma**, dove si concentra il 79% degli addetti presenti in regione.

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 SISTEMI PRODUTTIVI NEL LAZIO



Nel Lazio sono stati riconosciuti **10 sistemi produttivi organizzati** (regolati dalla Legge Regionale n. 36 del 2001):

## • 3 Distretti Industriali

- Ceramica di Civita Castellana;
- Tessile della Valle del Liri;
- Marmo e Lapideo nel bacino marmifero dei Monti Ausoni (FR) e nell'area delle cave del Travertino Romano (RM)

## • 7 Sistemi Produttivi Locali

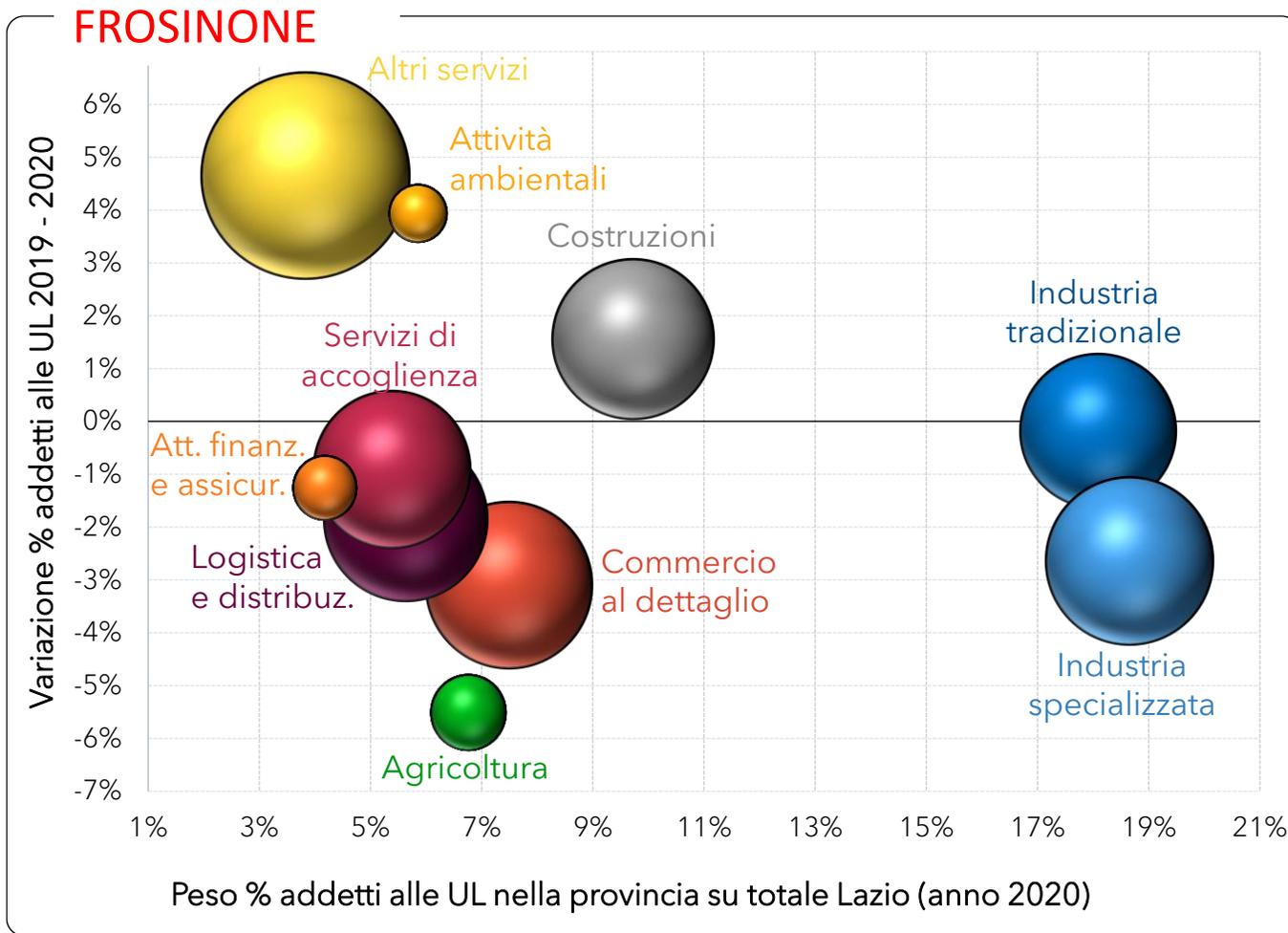
- Chimico-farmaceutico del Lazio meridionale (province di Roma, Frosinone e Latina);
- Agroalimentare pontino, dove sono localizzate importanti piattaforme logistiche del mercato agroalimentare, come il Centro Agroalimentare di Roma (CAR), il Mercato Ortofrutticolo di Latina (MOL) e il Mercato Ortofrutticolo di Fondi (MOF);
- Innovazione del Reatino;
- Audiovisivo di Roma;
- Elettronica della Tiburtina;
- Carta della provincia di Frosinone;
- Nautica lungo le coste delle province di Viterbo, Roma e Latina.

Tuttavia, al riconoscimento istituzionale dei sistemi produttivi organizzati, non sempre corrisponde una concreta realtà produttiva coordinata e integrata.

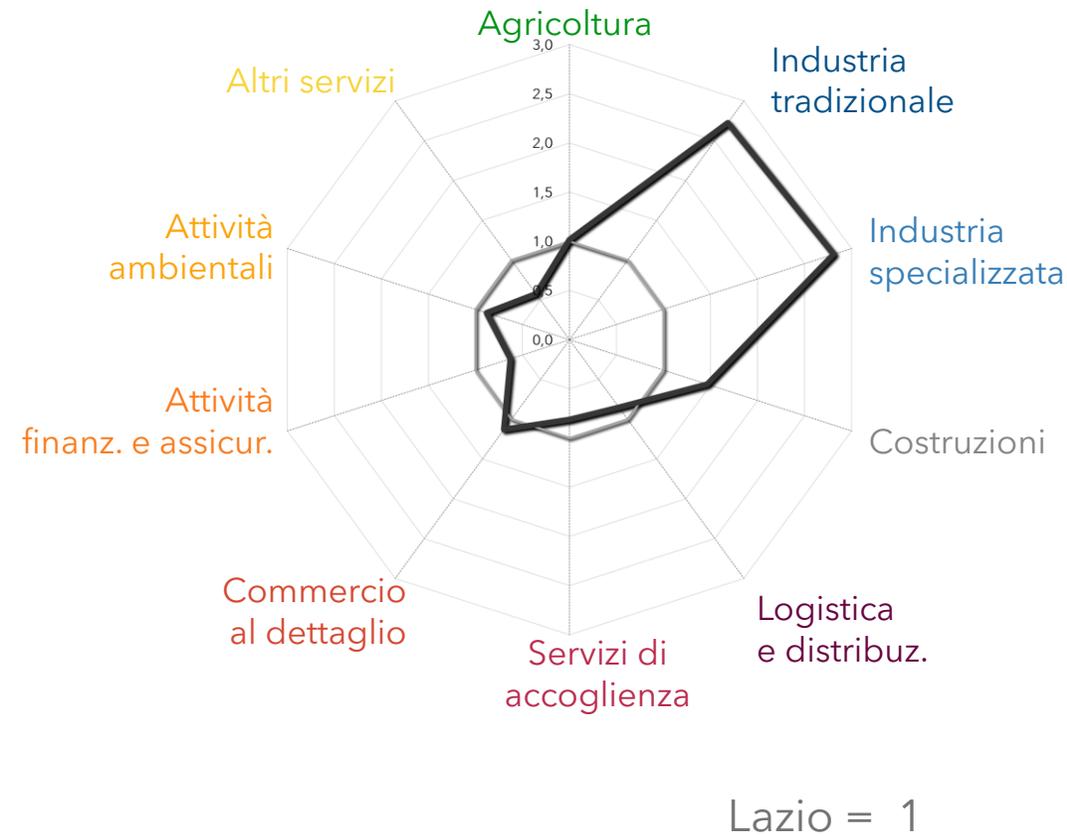
Fonte: elaborazione Uniontrasporti da ricerca Unioncamere Lazio e CCIAA Roma in collaborazione con Fondazione Censis («Una mappa ragionata del capitale produttivo regionale», 2010)

## 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.



## 4 sistemi produttivi

DI Tessile

DI Marmo e Lapideo (bacino marmifero dei Monti Ausoni)

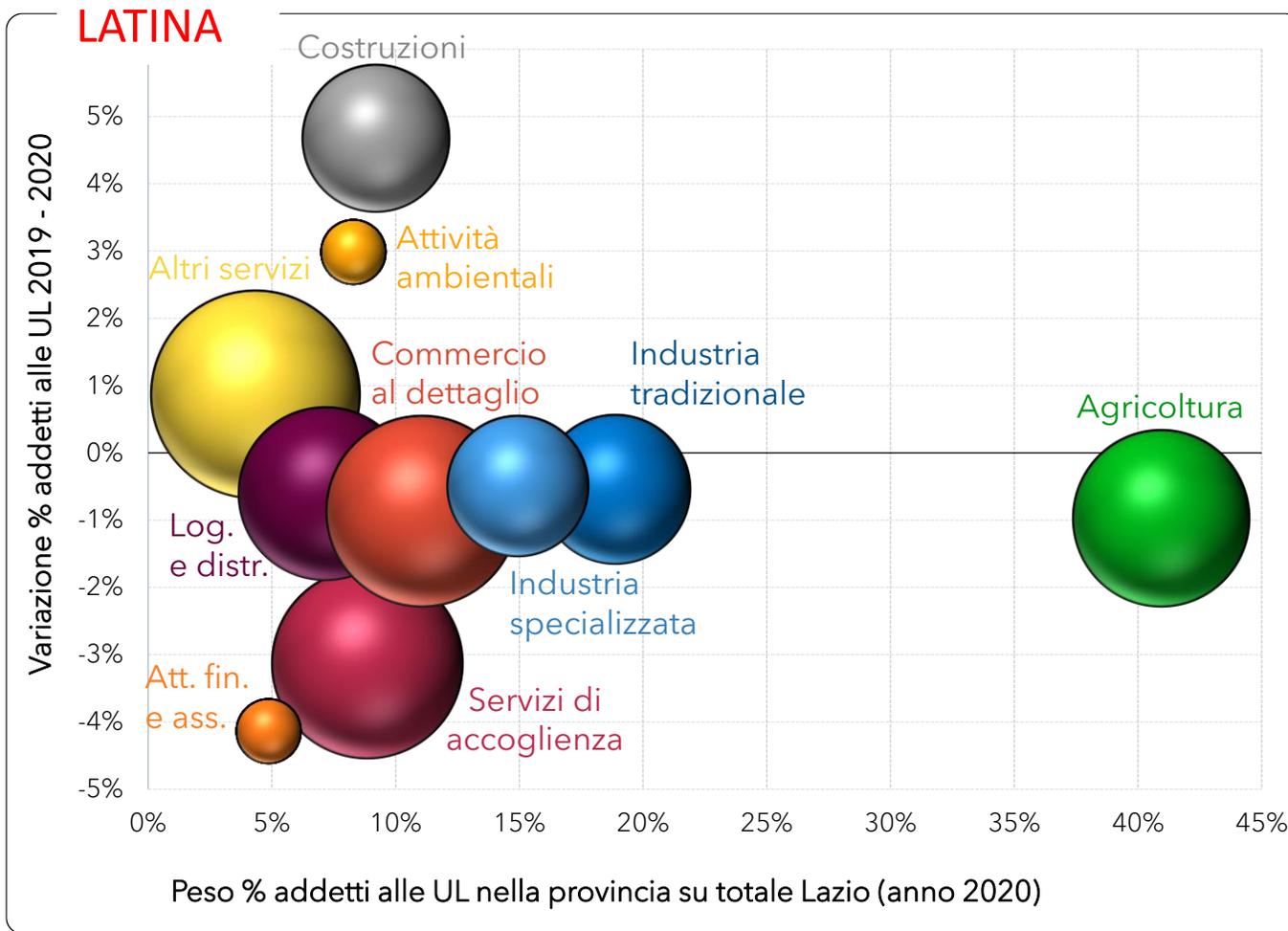
SPL Carta

SPL Chimo-farmaceutico

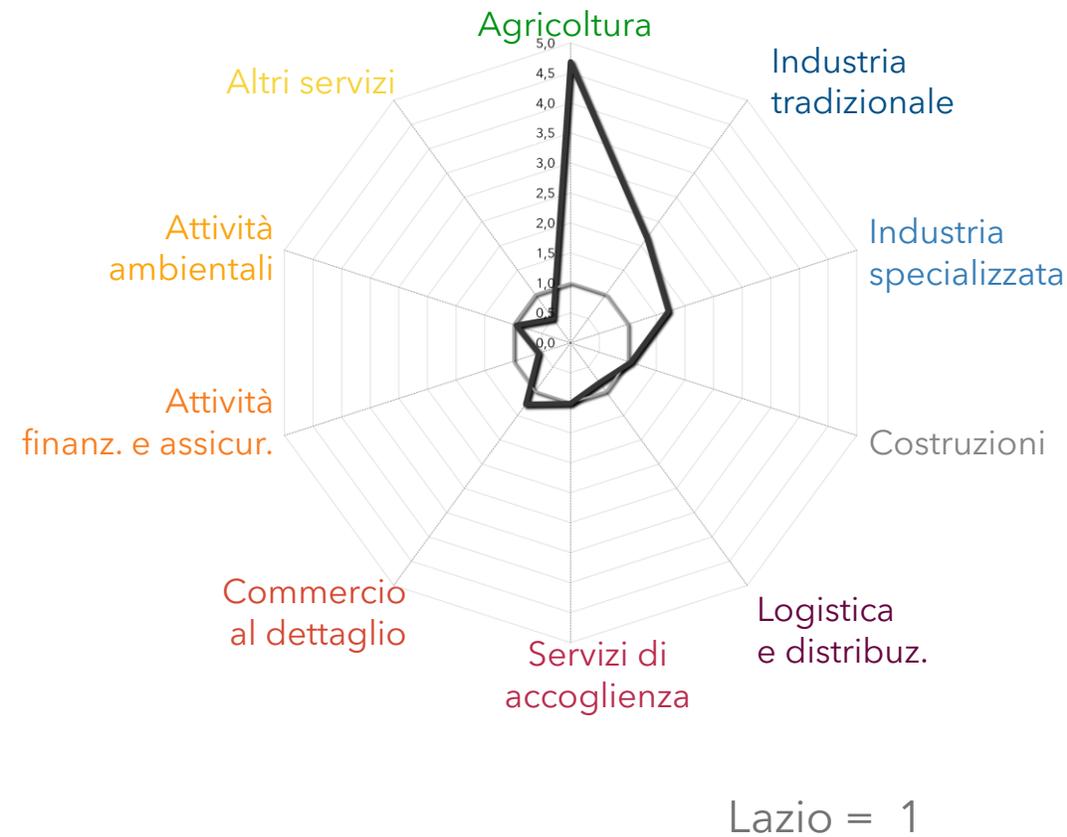
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

## 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.



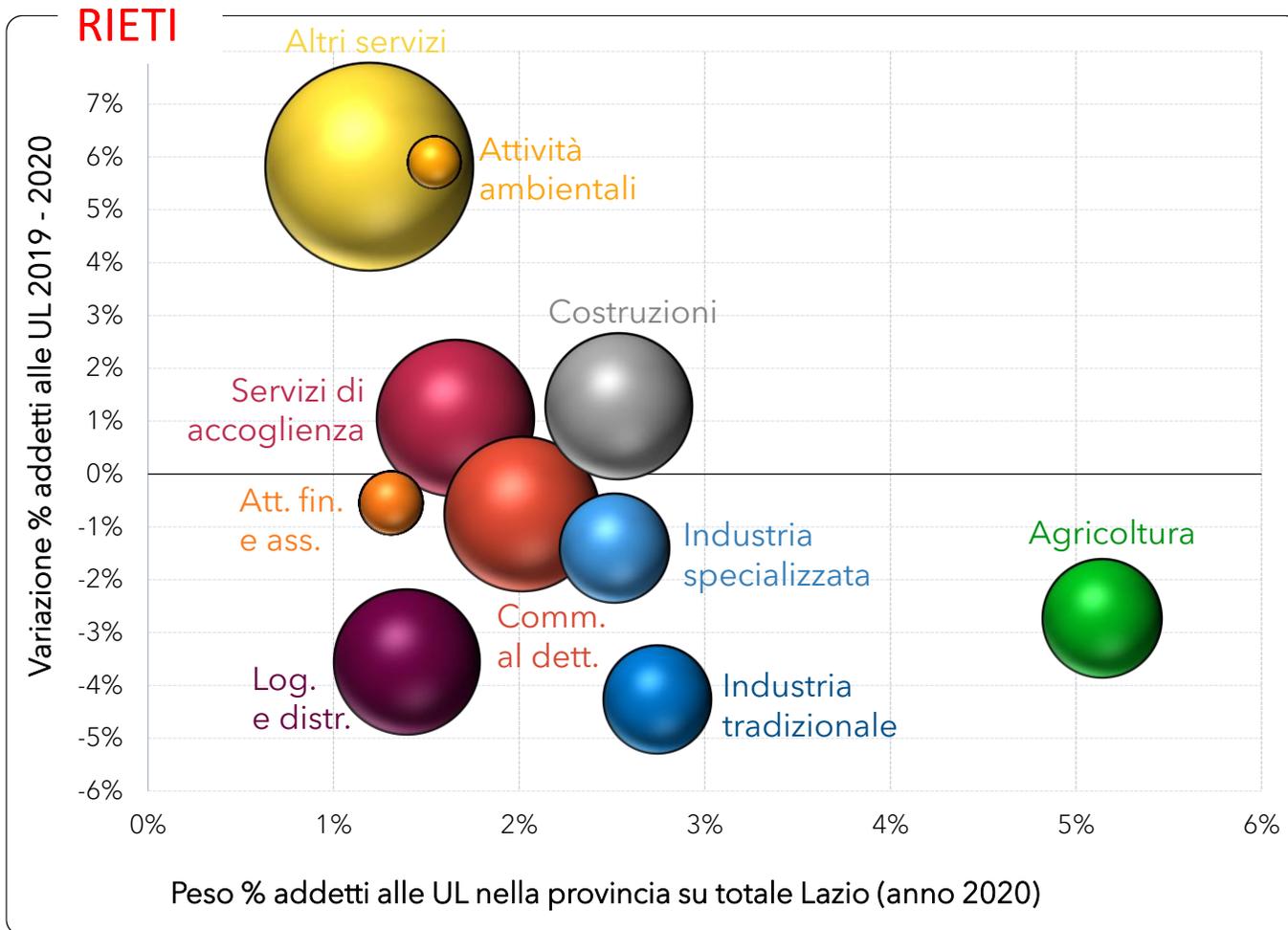
## 4 sistemi produttivi

- DI Tessile
- SPL Nautica
- SPL Agroalimentare
- SPL Chimo-farmaceutico

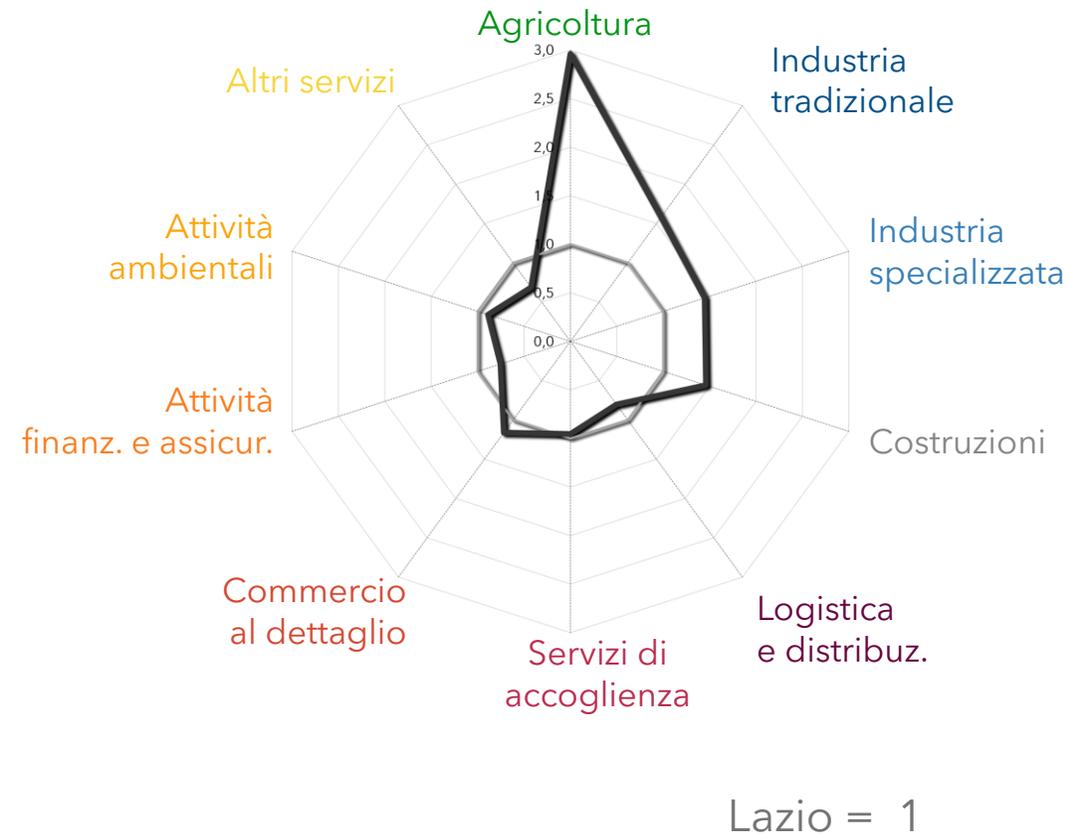
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

## 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.



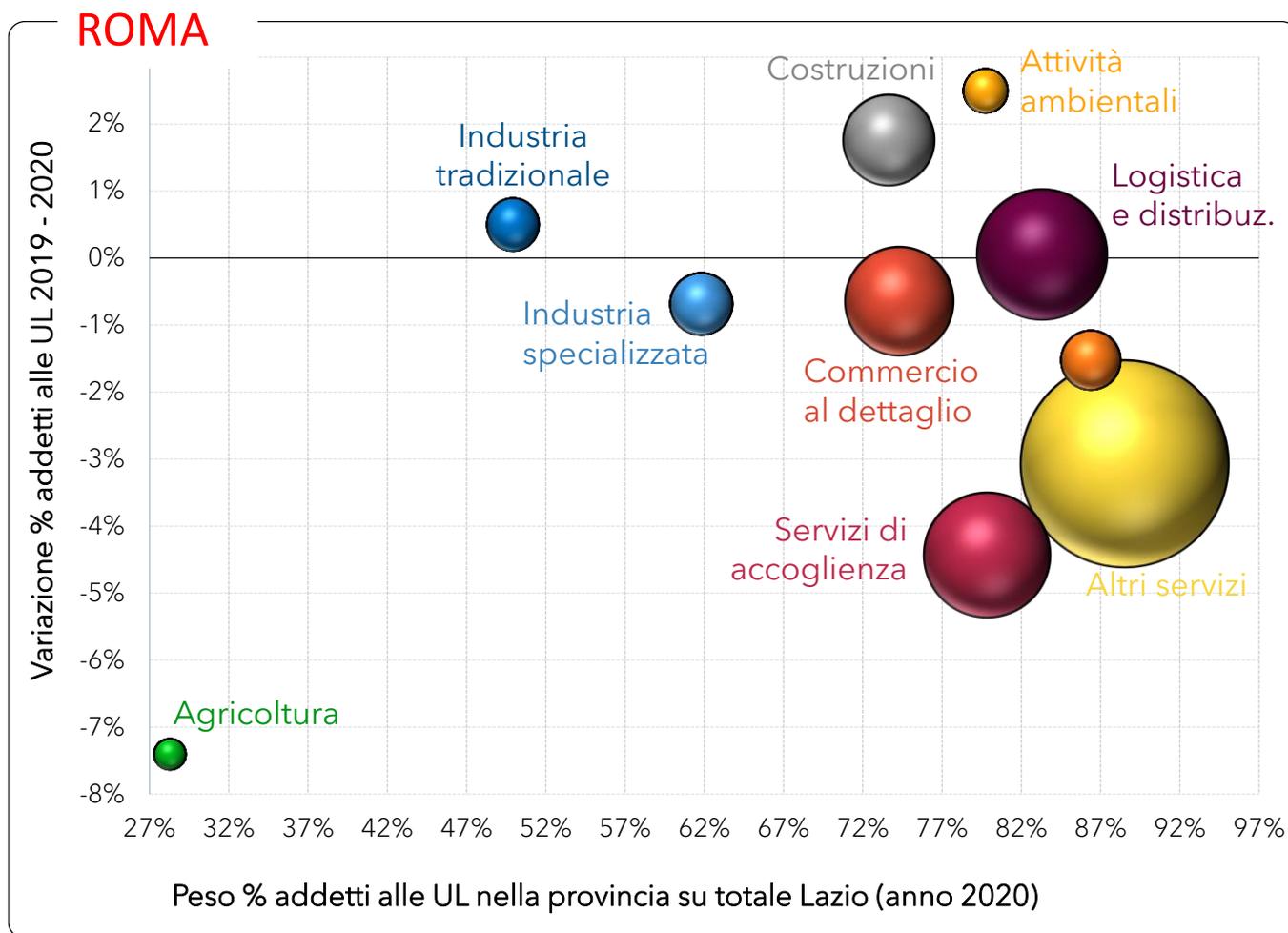
## 1 sistema produttivo

SPL Innovazione

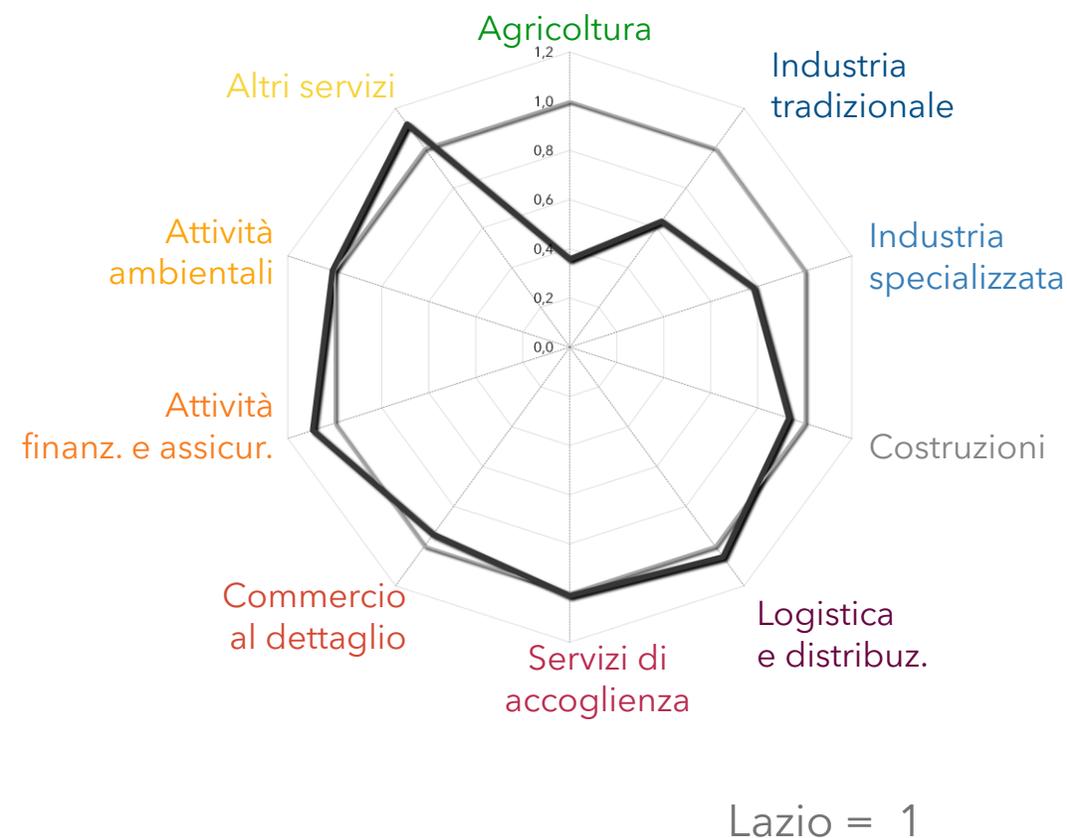
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

## 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.



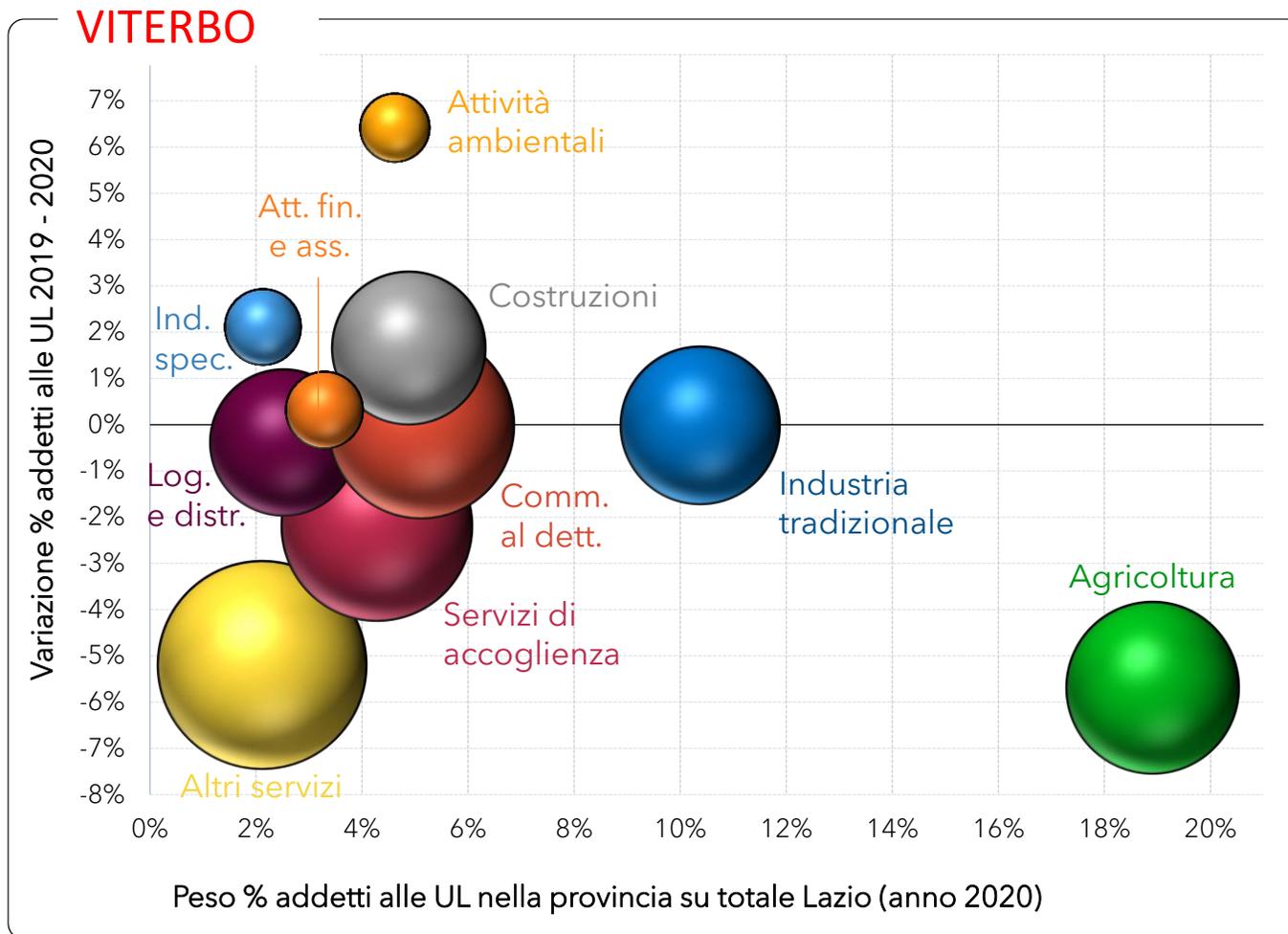
## 5 sistemi produttivi

- DI Marmo e Lapideo ((area delle cave del Travertino Romano)
- SPL Nautica
- SPL Audiovisivo
- SPL Chimo-farmaceutico
- SPL Elettronica

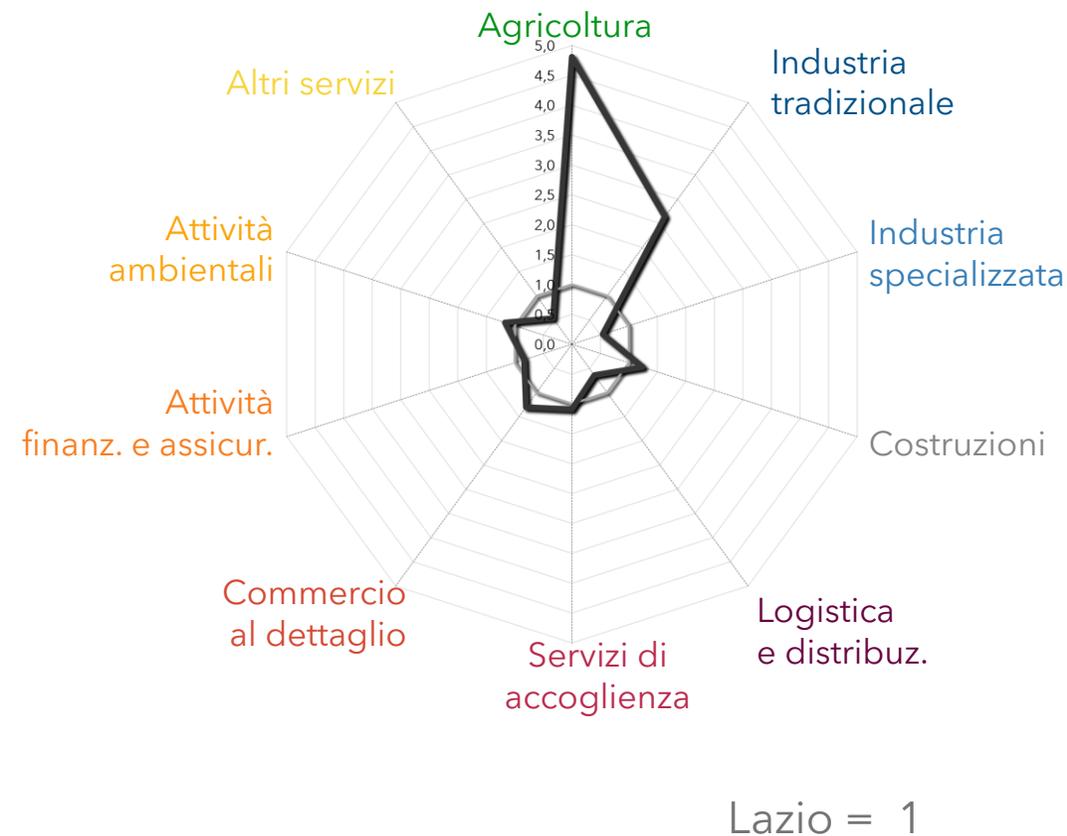
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

## 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.



## 2 sistemi produttivi

DI Ceramica (articoli igienico sanitari, stoviglie, piastrelle)  
SPL Nautica

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 del Lazio



UNIONCAMERE

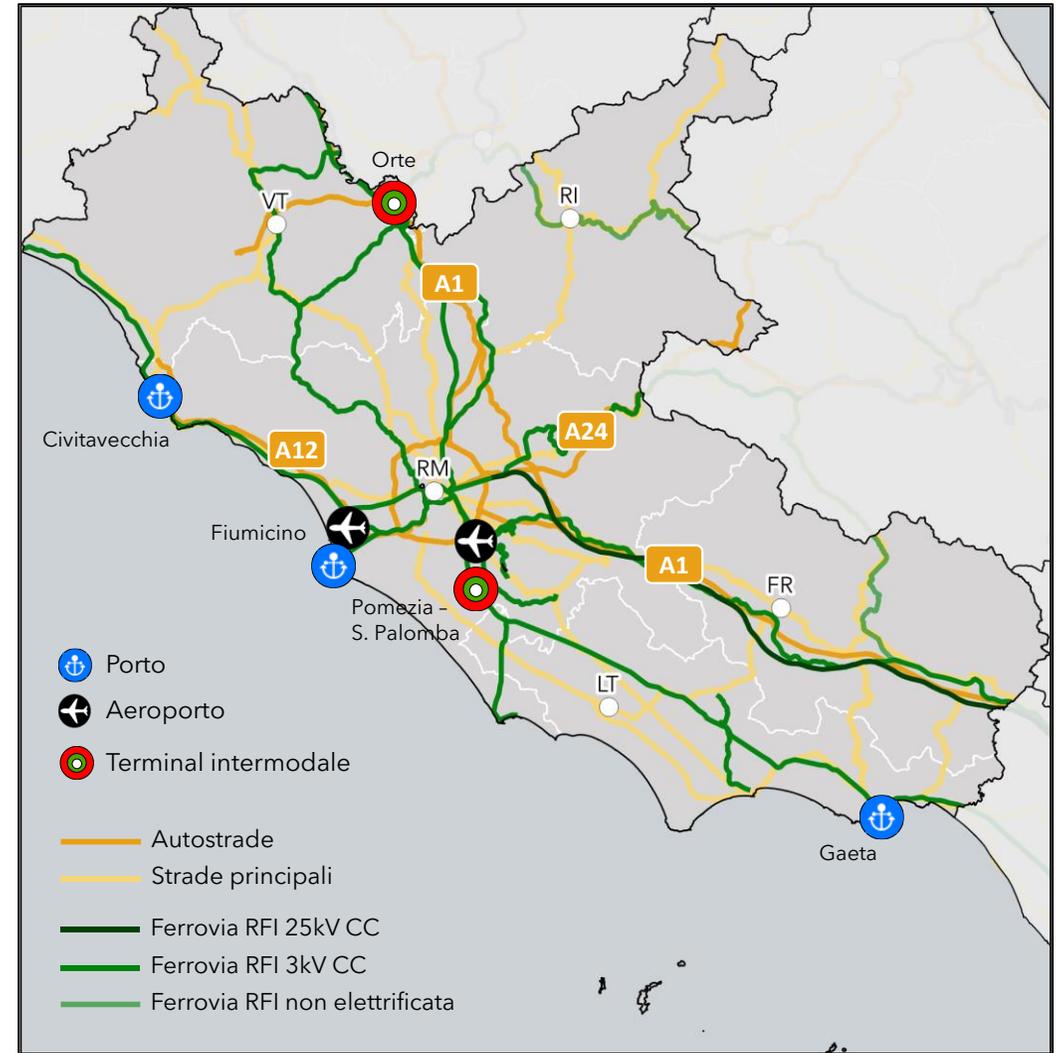


UNIONTRASPORTI

# IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **9.700 km di rete stradale** di cui il 5% sono di categoria autostradale e il 13% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **1.217 km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 92% elettrificata (81% a 3kV CC e 11% a 25kV CC) e il 71% a doppio binario
- **3 porti: Civitavecchia** (4° porto in Italia nel 2019 per numero passeggeri, circa 4,5 milioni; 12° per numero TEU, circa 112.300), **Fiumicino**, **Gaeta**
- **2 aeroporti di rilevanza internazionale: Roma Fiumicino** (1° in Italia nel 2019 per trasporto passeggeri, circa 43,5 milioni, e per numero di movimenti, circa 309.800; 2° per trasporto cargo, oltre 194.500 tonnellate) e **Roma Ciampino** (7° in Italia nel 2019 per trasporto cargo, circa 18.500 tonnellate; 10° per trasporto passeggeri, 5,9 milioni), fulcro per il sistema aeroportuale nazionale
- **2 terminal intermodali: Terminal di Pomezia - Santa Palomba** (nodo del Core Network), **Interporto di Orte** (nodo del Comprehensive Network, all'interno dell'interporto non è ancora attivo il terminal intermodale, sono in fase di esecuzione i lavori di allacciamento alla rete ferroviaria Ancona-Orte)

*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

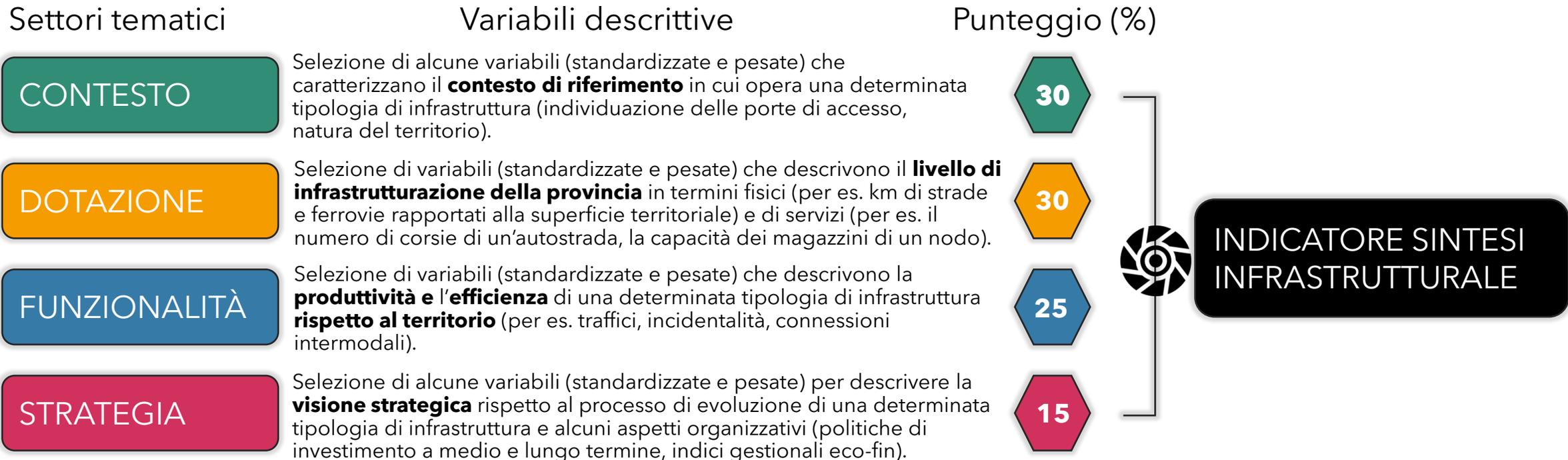
# INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

## 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)**<sup>1</sup>, 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.

<sup>1</sup> 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

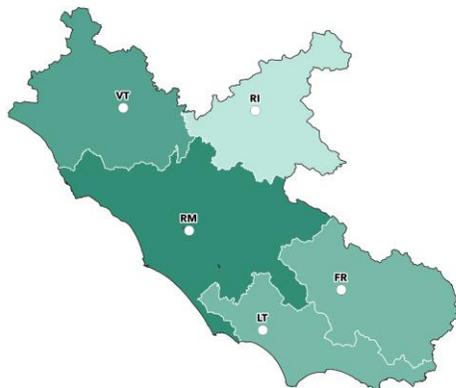
# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE LAZIALI: OUTPUT



INFRASTRUTTURE STRADALI

## CONTESTO

RM	85,5
VT	48,4
FR	43,9
LT	41,5
RI	21,5

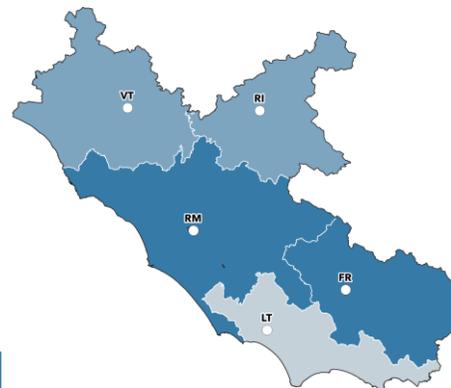


### CENTRO

Max	
RM	85,5
Min	
RI	21,5

## FUNZIONALITÀ

RM	80,6
FR	75,8
VT	68,8
RI	67,3
LT	61,5

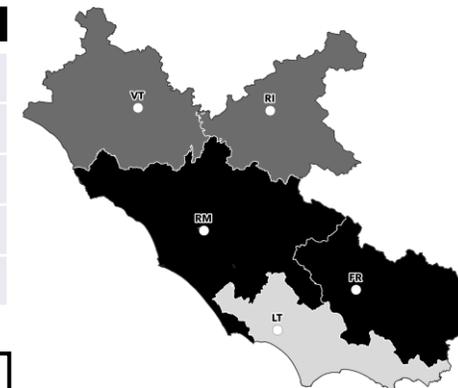


### CENTRO

Max	
RM	80,6
Min	
PO	58,3

## SINTESI

RM	61,3
FR	50,3
VT	44,4
RI	43,3
LT	37,2

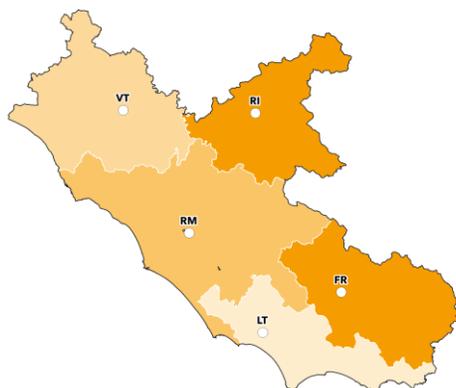


### CENTRO

Max	
RM	61,3
Min	
PO	32,3

## DOTAZIONE

FR	54,6
RI	42,5
RM	28,8
VT	20,6
LT	19,7

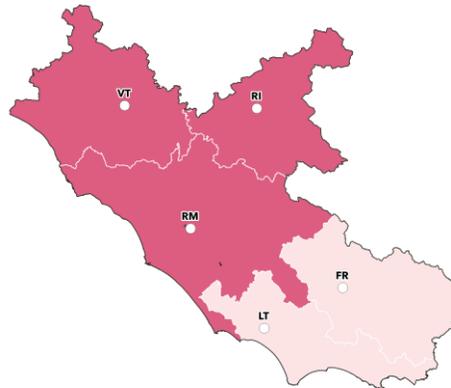


### CENTRO

Max	
FR	54,6
Min	
PO	7,5

## STRATEGIA

RI	48,4
RM	45,5
VT	43,6
LT	23,4
FR	12,0

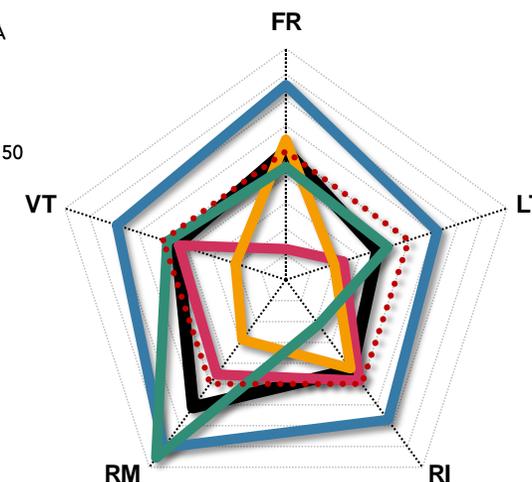


### CENTRO

Max	
LI	51,6
Min	
MC	12,0

- 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



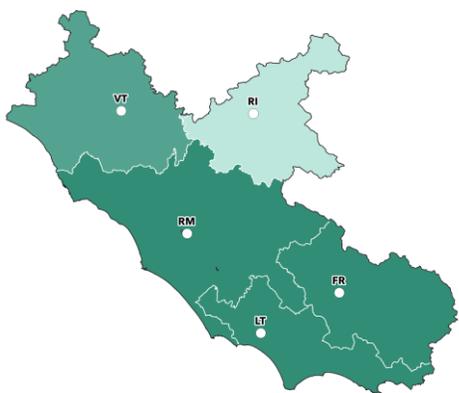
# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE LAZIALI: OUTPUT



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

## CONTESTO

RM	81,5
FR	49,8
LT	37,9
VT	29,9
RI	9,1

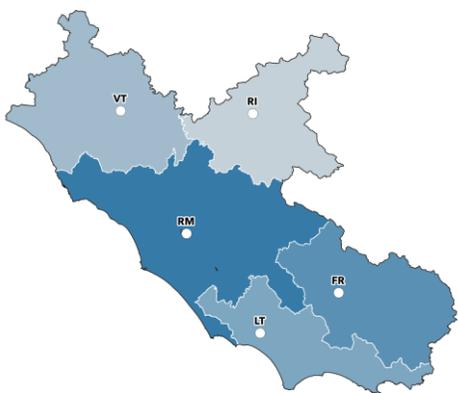


### CENTRO

Max	
RM	81,5
Min	
MS	7,5

## FUNZIONALITÀ

RM	89,2
FR	60,9
LT	50,4
VT	46,5
RI	13,4



### CENTRO

Max	
RM	89,2
Min	
RI	13,4

## SINTESI

RM	66,7
FR	47,4
LT	43,8
VT	37,6
RI	17,1



### CENTRO

Max	
RM	66,7
Min	
RI	17,1

## DOTAZIONE

LT	50,6
RM	47,1
VT	43,3
FR	43,1
RI	19,6

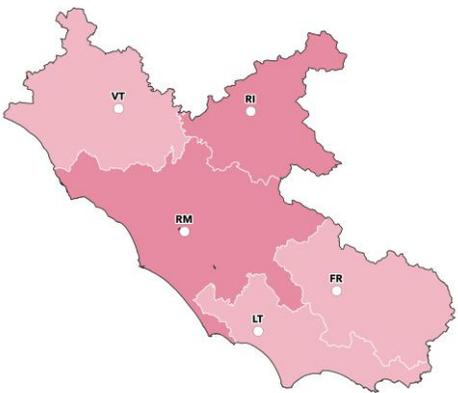


### CENTRO

Max	
AR	58,7
Min	
MC	12,4

## STRATEGIA

RM	38,6
RI	34,2
LT	31,4
FR	28,9
VT	26,8

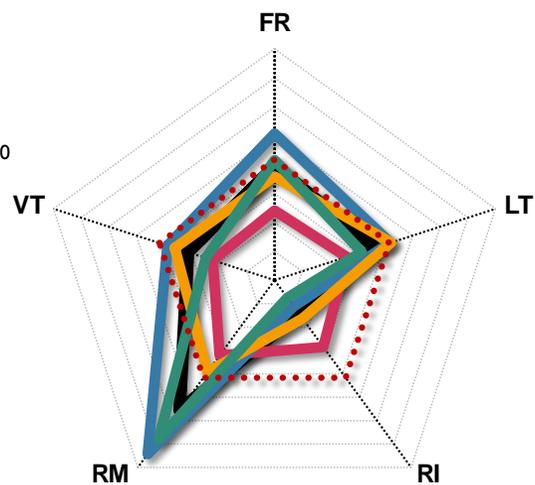


### CENTRO

Max	
LI	53,8
Min	
VT	26,8

- 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



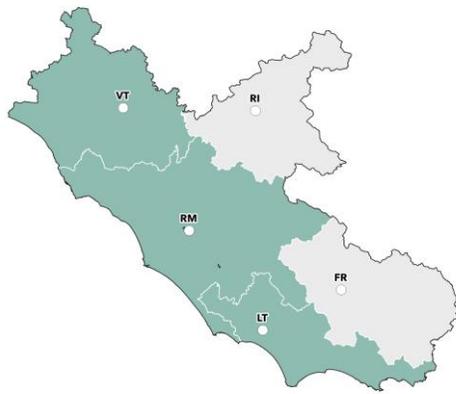
# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE LAZIALI: OUTPUT



INFRASTRUTTURE PORTUALI

## CONTESTO

RM	49,5
VT	48,6
LT	6,5
FR	0,0
RI	0,0



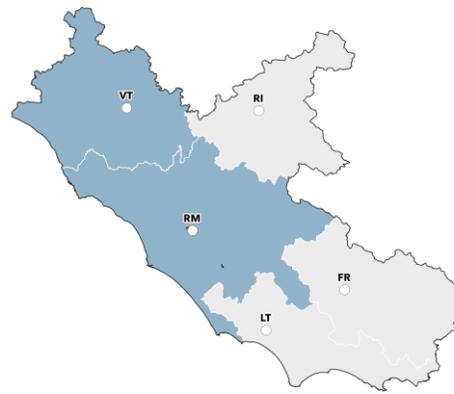
## CENTRO

Max	
LI	93,3
Min	
AR..*	0,0

\* AR,SI,PG,TR,RI,FR

## FUNZIONALITÀ

RM	28,1
VT	28,1
LT	0,0
FR	0,0
RI	0,0



## CENTRO

Max	
MS	62,3
Min	
LT..*	0,0

\* LT,AP,AR,SI,PG,TR,RI,FR

## SINTESI

RM	39,1
VT	32,5
LT	2,3
FR	0,0
RI	0,0



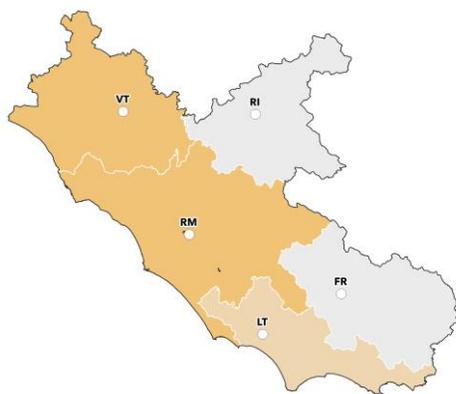
## CENTRO

Max	
LI	68,0
Min	
AR..*	0,0

\* AR,SI,PG,TR,RI,FR

## DOTAZIONE

RM	22,5
VT	22,1
LT	1,3
FR	0,0
RI	0,0



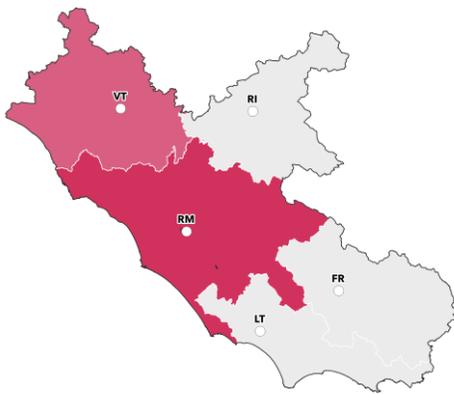
## CENTRO

Max	
LI	59,8
Min	
AR..*	0,0

\* AR,SI,PG,TR,RI,FR

## STRATEGIA

RM	70,1
VT	28,1
LT	0,0
FR	0,0
RI	0,0



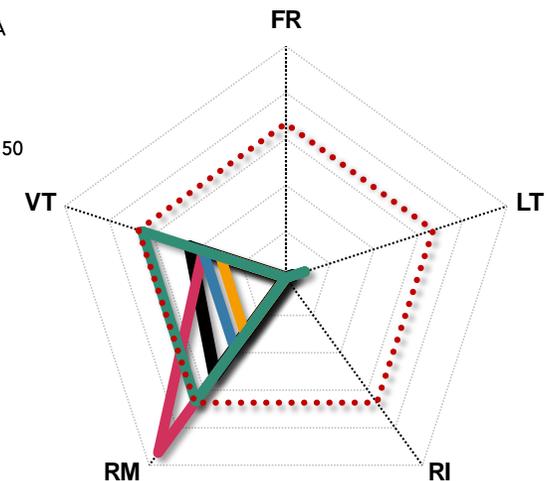
## CENTRO

Max	
RM	70,1
Min	
LT..*	0,0

\* LT,AP,AR,SI,PG,TR,RI,FR

- 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

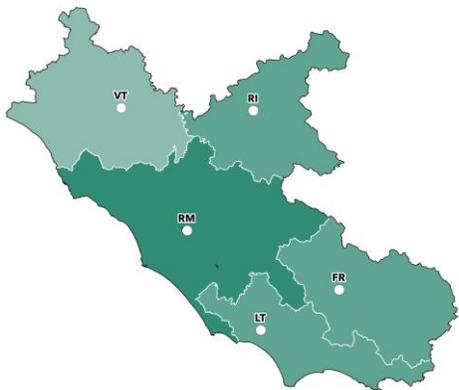


# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE LAZIALI: OUTPUT



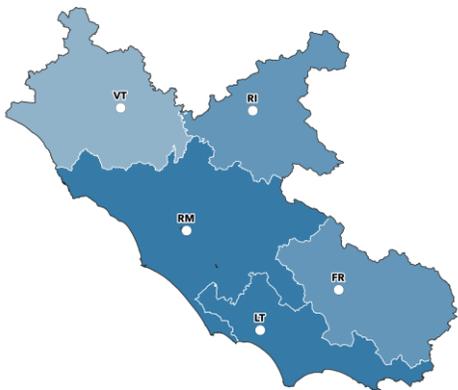
INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

CONTESTO	
RM	71,8
LT	63,1
FR	60,2
RI	60,2
VT	58,5



CENTRO	
Max	
PT	79,9
Min	
GR	0,0

FUNZIONALITÀ	
RM	84,0
LT	60,7
FR	59,2
RI	59,2
VT	38,8



CENTRO	
Max	
RM	84,0
Min	
GR	0,0

SINTESI	
RM	74,6
LT	55,0
FR	53,5
RI	53,5
VT	42,2



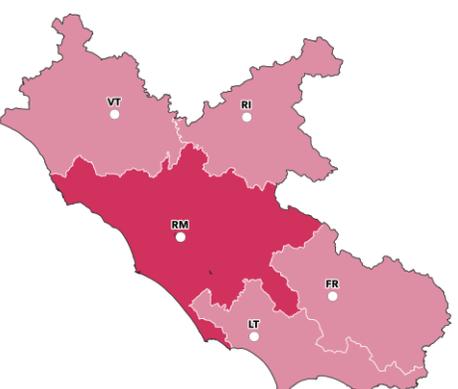
CENTRO	
Max	
RM	74,6
Min	
GR	0,1

DOTAZIONE	
RM	77,3
LT	57,8
FR	56,9
RI	56,9
VT	38,0



CENTRO	
Max	
RM	77,3
Min	
GR	0,3

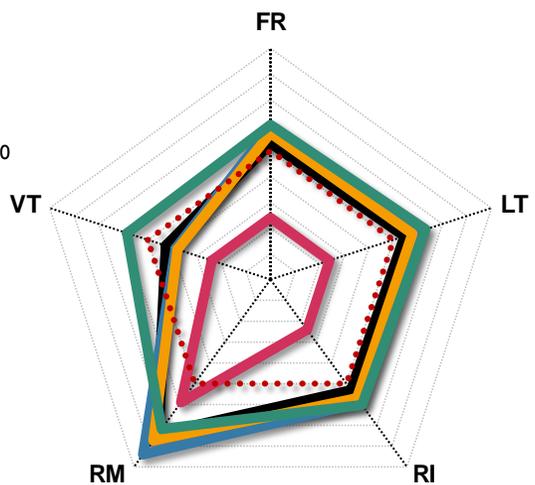
STRATEGIA	
RM	59,0
LT	24,0
FR	24,0
RI	24,0
VT	24,0



CENTRO	
Max	
RM	59,0
Min	
GR	0,0

- 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



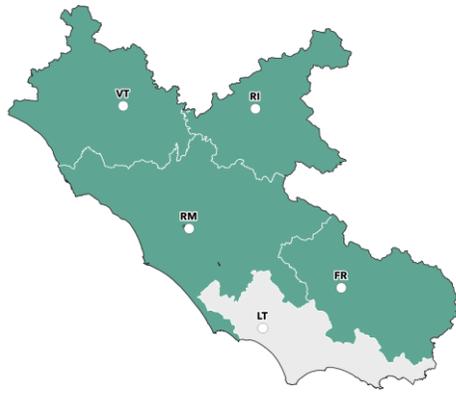
# LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE LAZIALI: OUTPUT



INFRASTRUTTURE LOGISTICHE

## CONTESTO

VT	43,7
RI	41,5
FR	39,3
RM	39,3
LT	0,0

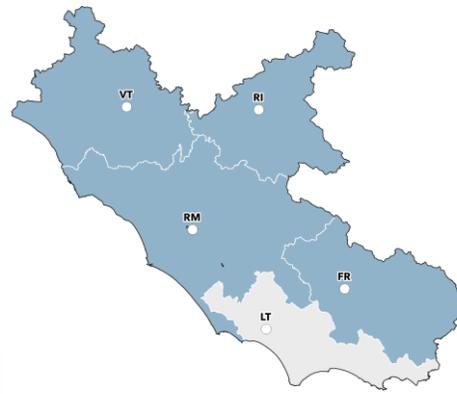


### CENTRO

Max	
PO	53,1
Min	
LT, GR	0,0

## FUNZIONALITÀ

VT	20,3
RI	20,1
RM	19,9
FR	19,9
LT	0,0



### CENTRO

Max	
PO	55,0
Min	
LT, GR	0,0

## SINTESI

RM	28,5
RI	24,5
VT	22,5
FR	21,8
LT	2,7

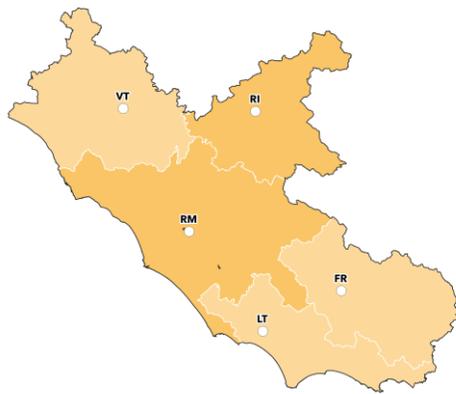


### CENTRO

Max	
PO	46,0
Min	
GR	1,1

## DOTAZIONE

RM	19,6
RI	17,2
FR	10,7
LT	8,9
VT	8,3

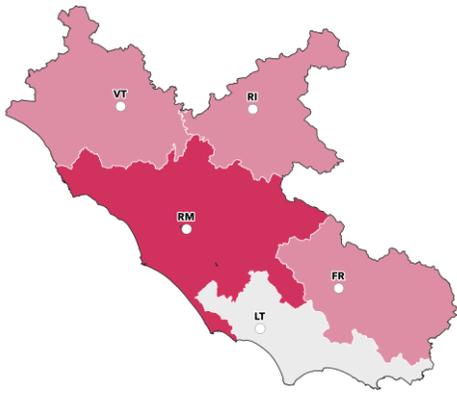


### CENTRO

Max	
PO	40,9
Min	
GR	3,7

## STRATEGIA

RM	39,1
VT	12,4
RI	12,4
FR	12,4
LT	0,0

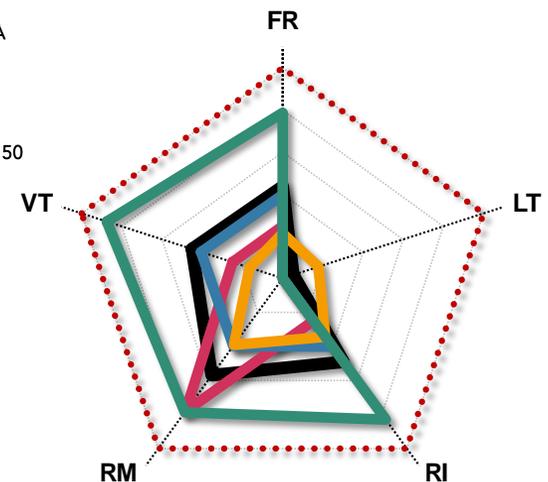


### CENTRO

Max	
LI	51,4
Min	
LT, GR	0,0

- 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 LAZIALI: 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, evidenziando i possibili margini di intervento.

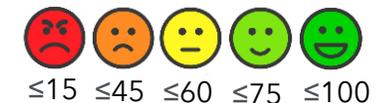
											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE								
1°	RM (2°)		RM (2°)		RM (36°)		RM (1°)		RM (59°)		RM (2°)	
2°	FR (19°)		FR (19°)		VT (52°)		LT (16°)		RI (70°)		FR (42°)	
3°	VT (46°)		LT (26°)		LT (62°)		FR (19°)		VT (75°)		VT (55°)	
4°	RI (49°)		VT (48°)		FR (88°)		RI (19°)		FR (78°)		LT (72°)	
5°	LT (89°)		RI (97°)		RI (88°)		VT (61°)		LT (87°)		RI (79°)	

La provincia di **Roma** si posiziona al **1° posto nel Lazio** e al **2° in Italia**, soprattutto grazie alla sua performance aeroportuale, stradale e ferroviaria.

Tuttavia, la **performance infrastrutturale** della regione Lazio nel suo complesso risulta **carente** (in particolare rispetto alle infrastrutture portuali e logistiche) evidenziando un potenziale importante che può essere valorizzato **in tutte le province** attraverso un'azione di coordinamento territoriale che tenga conto di **una visione regionale**.



Le province di **Latina** e **Rieti** risultano quelle con il **gap infrastrutturale** più ampio (rispettivamente al 72° e 79° posto nella classifica 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 LAZIALI: 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 prima posizione nella classifica regionale premia la provincia di Roma, seguita a distanza dalla provincia di Frosinone. La provincia di **Roma** occupa anche la **1ª posizione nella macroarea** del Centro Italia e la **2ª in Italia** (dopo Milano), in particolare grazie ad un contesto di per sé molto favorevole rispetto alle altre province italiane (numerosità di accessi autostradali, attraversamento di assi del Core Network, bassa incidenza di aree montane, grado di urbanizzazione), alla funzionalità della rete stradale rispetto al territorio (veicoli circolanti per km di strada, incidentalità, volumi di traffico sugli assi autostradali) e alla strategia (spesa per interventi in opere strategiche, anche con una quota di fonte comunitaria, benchè con tempi di realizzazione incerti). Nel complesso, **i punti più deboli dell'assetto stradale regionale** si rilevano sotto il profilo della **dotazione** (bassa consistenza di rete stradale, soprattutto di categoria autostradale che è assente nella provincia di Latina) e della **strategia** (limitata spesa in interventi, soprattutto nella provincia di Frosinone). La provincia di **Latina registra la peggiore performance a livello regionale e di macroarea** (89° posto in Italia).

**Infrastrutture ferroviarie:** solo la provincia di **Roma** presenta un indicatore sintetico superiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), al **1° posto nella macroarea** del Centro Italia e al **2° in Italia** (dopo Milano), distaccandosi ampiamente dalle altre province laziali. I punti di forza della provincia di Roma si riscontrano in particolare in 2 dei 4 ambiti di analisi: il contesto molto favorevole (per numerosità e prestazioni delle stazioni ferroviarie, essendo anche l'unica provincia in regione ad avere 3 stazioni Platinum, presenza di linee AV, attraversamento di assi del Core Network), la funzionalità (treni in arrivo/partenza dal capoluogo, copertura GSM-R, presenza di servizi di mobilità integrata in stazione, come TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.). Di contro, la **provincia di Rieti** evidenzia la **peggiore performance** (97ª in Italia): penalizzata oltre che dal contesto (poche stazioni e solo di categoria Bronze/Silver, assenza di linee AV, alta incidenza di zone rurali/scarsamente popolate) anche da limitate prestazioni dotazionali (scarsa consistenza della rete ferroviaria, 70% della rete non elettrificata e a singolo binario) e funzionali (n° treni in arrivo/partenza, mobilità integrata, copertura GSM-R, sistemi di controllo marcia treno, massa assiale, modulo). Dal punto di vista della strategia, **in regione** si evidenzia una spesa relativamente contenuta per interventi ferroviari, inoltre l'età media dei convogli è superiore al dato nazionale (17,9 anni vs 15,4 anni), i convogli di età superiore a 15 anni incidono per il 51%.

**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 LAZIALI: 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:** tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando **una scarsa performance a livello regionale**. La provincia di Roma, al 1° posto in regione, scende a 9° posto nella classifica del Centro Italia e al 36° in quella nazionale. Per quanto si voglia estendere l'effetto gravitazione di un'infrastruttura puntuale, le province di Frosinone e Rieti risultano quelle più penalizzate. Nonostante la presenza del porto di Civitavecchia, nel complesso si evidenziano **importanti carenze dotazionali** (lunghezza degli accosti e dotazione di binari, superficie piazzali, capacità stoccaggio, dogana e retroportualità, unità locali e addetti nei trasporti marittimi) e **funzionali** (volumi di traffico, integrazione nel commercio internazionale), che vanificano le potenzialità dell'assetto portuale.

**Infrastrutture aeroportuali:** quasi tutte le province (fa eccezione quella di Viterbo) presentano un indicatore sintetico superiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando **una discreta performance a livello regionale**. Il contesto regionale è di per sé già molto favorevole, grazie alla presenza di 2 aeroporti di rilevanza internazionale. La provincia di **Roma** è al **1° posto nella classifica regionale e nazionale**, seguita a distanza dalla provincia di Latina (16° posto in Italia). Nonostante solo la provincia di Roma sia territorialmente dotata di 2 aeroporti (considerando solo gli aeroporti aperti al traffico civile), in questo caso è più evidente l'effetto gravitazione dei nodi che premia, anche se in misura più contenuta, anche le altre 4 province. La provincia più penalizzata risulta tuttavia quella di Viterbo, ultima a livello regionale e 61ª in Italia.

**Infrastrutture logistiche:** dalla lettura dell'indicatore **questa categoria risulta la più debole**, soprattutto in termini dotazionali (disponibilità di superfici, area logistica e intermodale) e funzionali (coppie treni/anno, specializzazione manifatturiera dell'area di influenza, n° operatori, integrazione modale). Geograficamente l'interporto di Orte si colloca in una posizione strategica (in prossimità della A1 e della E45), al servizio di una vasta area macroregionale che vede coinvolte la conca industriale di Terni e il suo polo siderurgico, l'area metropolitana di Roma e il Porto di Civitavecchia. Tuttavia, all'interno dell'interporto non è ancora attivo il terminal intermodale. La possibilità di unire i traffici ferroviari con quelli stradali permetterà di raggiungere importati economie di scala.

**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

# Il Lazio e i corridoi europei della rete 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 **5 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 Corridoio**, per consentire la misurazione e il monitoraggio dello stato di conformità delle infrastrutture.

## 1 Corridoio del Core Network attraversa il LAZIO

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

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	LAZIO
Km rete ferroviaria	9.600	3.000	440
Km rete stradale	6.300	2.400	270
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.

**LAZIO:** nel **settore ferroviario**, le opere chiave riguardano la configurazione minima delle linee per il trasporto merci (carico per asse 22,5 t e modulo treni a 740 m), in particolare l'adeguamento entro il 2030 della linea **Firenze-Roma**, via Pisa e Grosseto, e della linea **Roma-Napoli**, via Cassino. Nel **settore logistico** il terminal prioritario interessato è quello di **Pomezia-Santa Palomba** (principale scalo di riferimento per le merci pericolose).

# PRINCIPALI GAP INFRASTRUTTURALI DEL CORE NETWORK RISPETTO AI TARGET 2030



- Alcune sezioni ferroviarie non sono conformi in termini di **peso assiale** (almeno 22,5 t) e di **lunghezza dei treni merci** (almeno 740 m), in particolare nella parte meridionale dell'Italia, **tra Roma e Napoli** e in Sicilia
- Nel complesso, gli aspetti critici relativi ai **terminal intermodali**, rispetto ai target 2030, riguardano: implementazione del sistema ICT, connessione alla rete ferroviaria, limitazione della lunghezza dei treni
  - Le principali criticità del **terminal di Pomezia Santa Palomba** riguardano l'accessibilità alla rete stradale e ferroviaria: il terminal è lontano dalla rete autostradale mentre sul lato ferroviario paga le problematiche legate all'attraversamento del nodo di Roma.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

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

# FOCUS SULLE PRINCIPALI OPERE FERROVIARIE LUNGO I CORRIDOI TEN-T

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



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

## Direttrice centrale e Tirrenica Nord

Linea Vada - Civitavecchia - Roma

Tipologia intervento: ↗ (S)

Attivazione: **2022**

Linea Pisa - Roma - Pomezia (tirrenica)

Tipologia intervento: ↗ (M)

Attivazione: **2024**

Linea Roma - M. Marcanise/Nola Interporto via Cassino

Tipologia intervento: ↗ (S)(M)(PA)

Attivazione: **oltre 2024**

Civitavecchia - Roma - Pomezia

Tipologia intervento: ↗ (PA)

Attivazione: **2023**

Upgrading tecnologico Linea AV/AC Roma - Napoli

Tipologia intervento: ⌚

Attivazione: **oltre 2024**

## Legenda tipologia intervento

- ↗ Prestazioni (Sagoma/Modulo/Peso Assiale/Terminali)
- ⌚ Regolarità

## 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

## Direttrice centrale e Tirrenica Nord

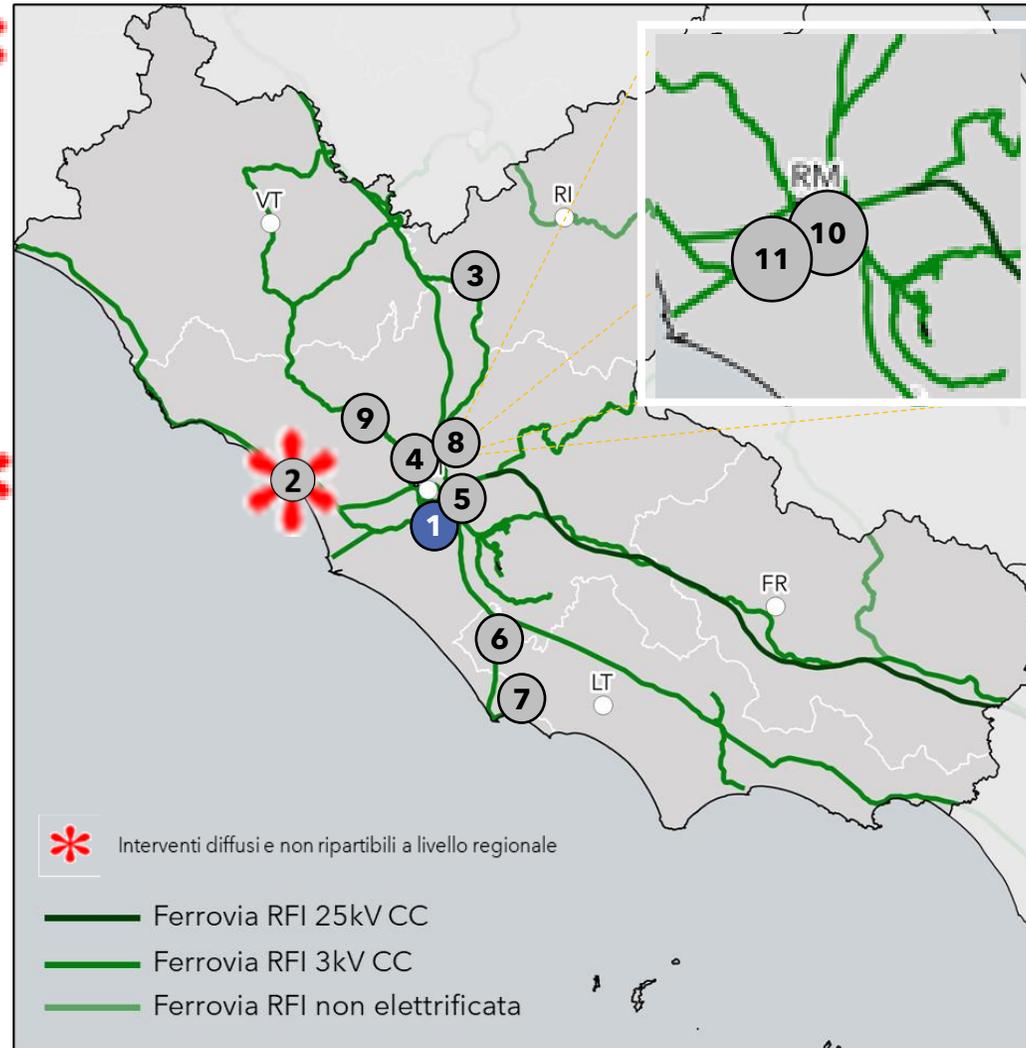
2.854 M € (costo complessivo dell'intervento):

- UPGRADE TECNOLOGICO LINEA DD FIRENZE-ROMA
- Costo intervento: 350 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **oltre 2021**

## Direttrice centrale e Tirrenica Nord

2.854 M € (costo complessivo dell'intervento):

- UPGRADING LINEA DD FIRENZE-ROMA (2^ FASE)
- Costo intervento: 200 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **oltre 2021**



## Gronda merci di Roma - Cintura Sud - Nuova linea Ponte Galeria-Pomezia-Campoleone

Costo intervento: 845 M €

Finanziati: 0% (\*)

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **oltre 2026**

## Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Roma-Pescara 1.906 M €

(costo complessivo dell'intervento):

- ROMA-PESCARA TRATTE GUIDONIA-TIVOLI-AVEZZANO, AVEZZANO-SULMONA E SULMONA-MANOPPELLO
- Costo intervento: 1.304 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: n.d.
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **oltre 2030**

### 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; altre fonti

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

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

## Linea Civitavecchia-Capranica-Orte

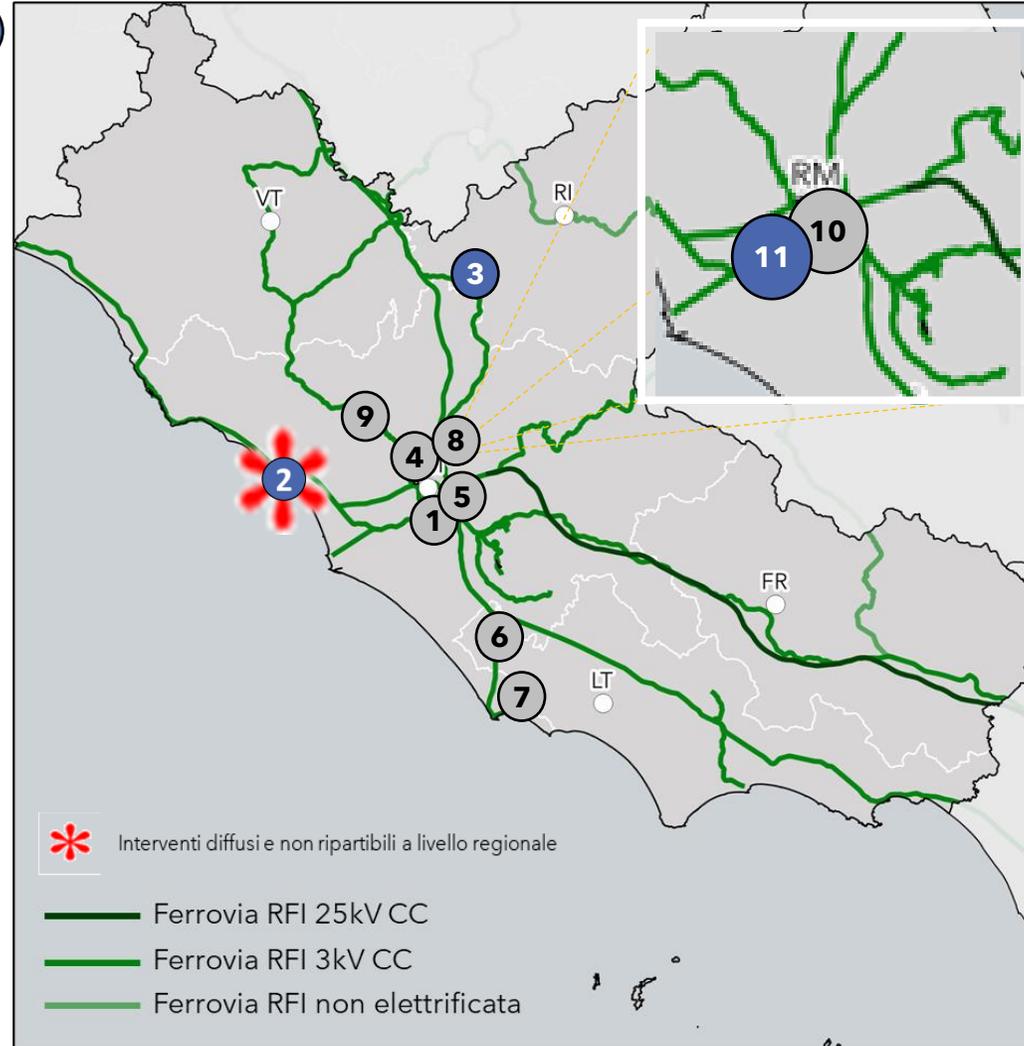
Costo intervento: 91 M €  
 Finanziati: n.d.  
 Fase: n.d.  
 Fine lavori prevista: **n.d.**

3

## Nuova linea ferroviaria Passo Corese-Rieti

Costo intervento: 792 M €  
 Finanziati: 1%  
 Fase: progettazione definitiva  
 Fine lavori prevista: **oltre 2026**

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.

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

Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

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

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI SISTEMI URBANI

## Nodo ferroviario di Roma

UPGRADING INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICO NODO DI ROMA

Costo intervento: 1.376 M €

Finanziati: 50%

Fase: lavori in corso / progettazione preliminare

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



## Nodo ferroviario di Roma

INFRASTRUTTURAZIONE AREA STAZIONE TIBURTINA E NODO DI INTERSCAMBIO - STAZIONE AV STAZIONE TIBURTINA E INFRASTRUTTURAZIONE AREA - COMPLETAMENTO FRONTE NOMENTANO

Costo intervento: 40 M €

Finanziati: 100%

Fase: lavori in corso

Fine lavori prevista: **oltre 2021**



## Nodo ferroviario di Roma

COMPLETAMENTO ANELLO FERROVIARIO DI ROMA (CINTURA NORD)

Costo intervento: 547 M €

Finanziati: 3%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **oltre 2026**



## Nodo ferroviario di Roma

NODO DI INTERSCAMBIO DI PIGNETO 1^ FASE: FERMATA SU LINEA FL1/FL3 E COPERTURA PARZIALE VALLO COMPLETAMENTO: FERMATA SU LINEA FL4/6 E COPERTURA VALLO

Costo intervento: 78 M €

Finanziati: 81%

Fase: lavori in corso / progettazione definitiva

Fine lavori prevista: **2023 / n.d.**



## Nodo ferroviario di Roma

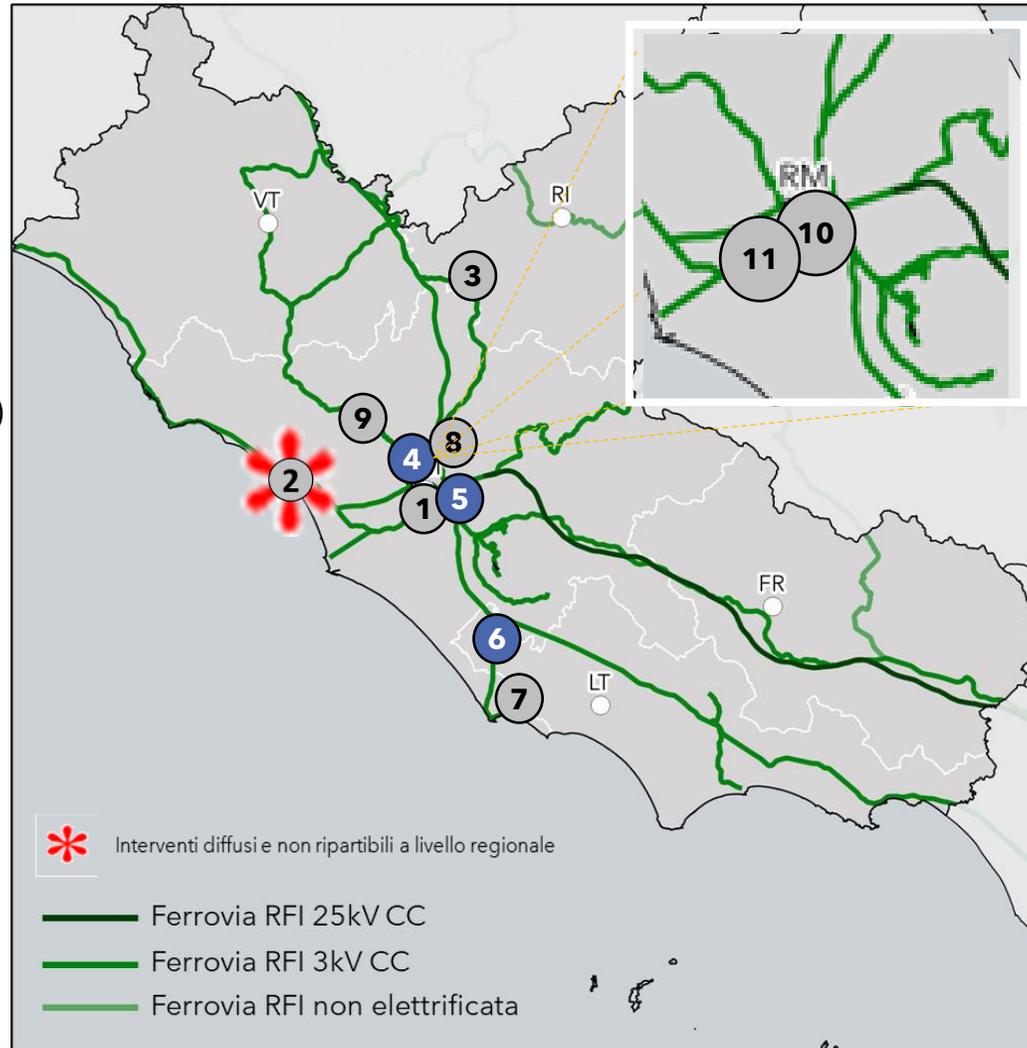
UPGRADING INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICO NODO DI ROMA: QUADRUPPLICAMENTO CIAMPINO - CAPANNELLE

Costo intervento: 62 M €

Finanziati: 100%

Fase: n.d.

Fine lavori prevista: **oltre 2026**



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

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione

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 SUI SISTEMI URBANI

**5**

**Nodo ferroviario di Roma**  
 POTENZIAMENTO LINEE CASTELLI ROMANI  
 Costo intervento: 21 M €  
 Finanziati: 100%  
 Fase: lavori in corso  
 Fine lavori prevista: **2021**



**6**

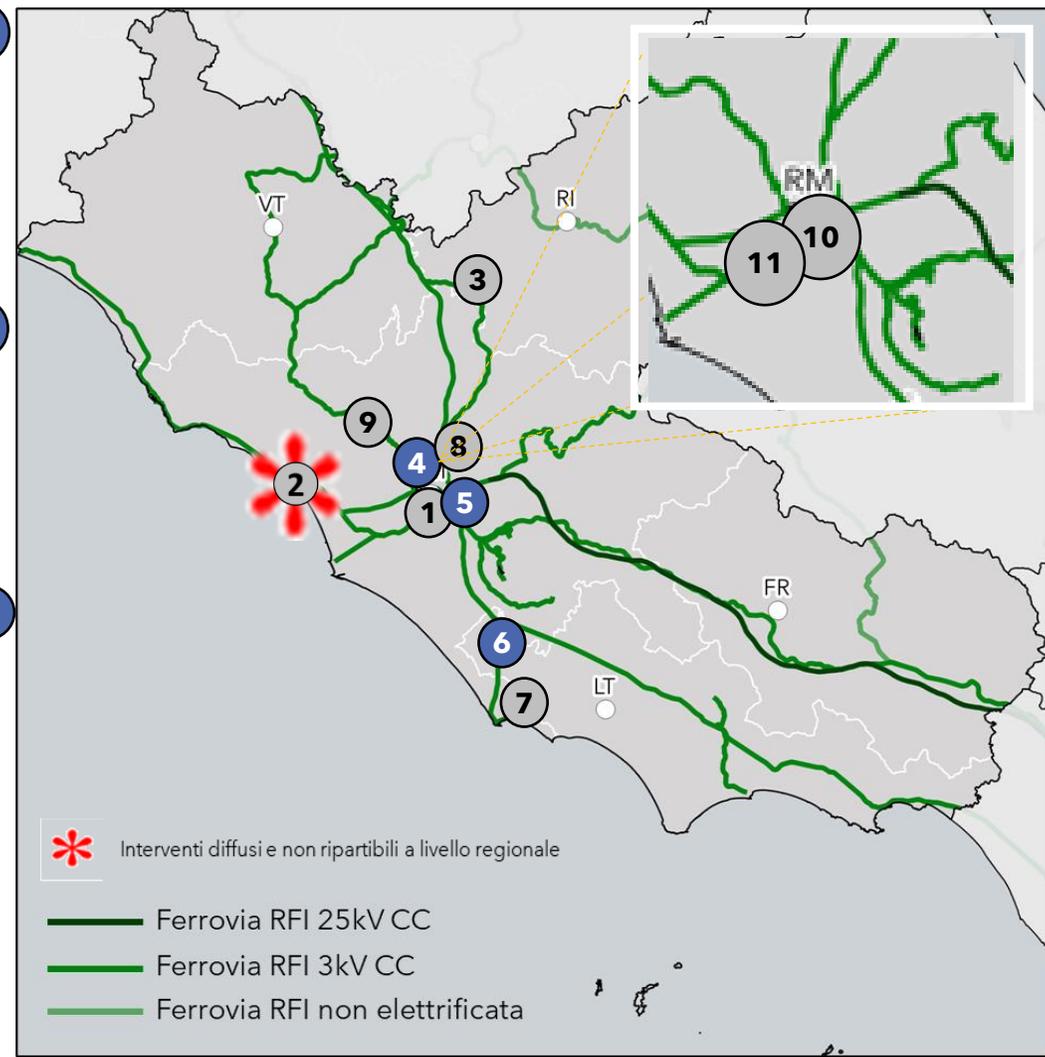
**Nodo ferroviario di Roma**  
 RADDOPPIO CAMPOLEONE-APRILIA  
 Costo intervento: 74 M €  
 Finanziati: 100%  
 Fase: progettazione esecutiva  
 Fine lavori prevista: **oltre 2021**






**7**

**Nodo ferroviario di Roma**  
 RADDOPPIO APRILIA-NETTUNO  
 Costo intervento: 200 M €  
 Finanziati: 4%  
 Fase: progettazione preliminare  
 Fine lavori prevista: **n.d.**

**8**

**Nodo ferroviario di Roma**  
 RADDOPPIO LUNGHEZZA-GUIDONIA  
 Costo intervento: 150 M €  
 Finanziati: 100%  
 Fase: lavori in corso  
 Fine lavori prevista: **oltre 2021**







**9**

**Nodo ferroviario di Roma**  
 RADDOPPIO LINEA ROMA-VITERBO: TRATTA CESANO-BRACCIANO  
 Costo intervento: 361 M €  
 Finanziati: 70%  
 Fase: progettazione definitiva  
 Fine lavori prevista: **n.d.**




**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; altre fonti

 Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

 **Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione**

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



# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI SISTEMI URBANI

10

## Programma città metropolitana di Roma

LINEA C DELLA METROPOLITANA DI ROMA;  
MANUTENZIONE STRAORDINARIA  
METROPOLITANE: REALIZZAZIONE DEL PIANO  
DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA METRO A,  
B-B1 E ADEGUAMENTI DM 21/10/15 -  
INNOVAZIONE E AUTOMAZIONE INTERVENTI  
MINIMI; MANUTENZIONE STRAORDINARIA  
DELLA FERROVIA ROMA LIDO CON  
TRASFORMAZIONE IN METROPOLITANA E  
MANUTENZIONE DELLA FERROVIA ROMA  
VITERBO (TRATTA RIANO - MORLUPO), CON  
UPRADING TECNOLOGICO; INTERVENTI SU  
FERROVIA ROMA-GIARDINETTI;  
MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLE  
FERROVIE REGIONALI EX CONCESE; FUNIVIA  
EUR MAGLIANA MB - VILLA BONELLI FS (FL1);  
FUNIVIA BATTISTINI - TORREVECCHIA -  
CASALOTTI GRA; TRANVIA VIA TIBURTINA (P.LE  
VERANO - P.LE ST. TIBURTINA); TRANVIA VIALE  
PALMIRO TOGLIATTI; METRO B -  
PROLUNGAMENTO OLTRE REBIBBIA

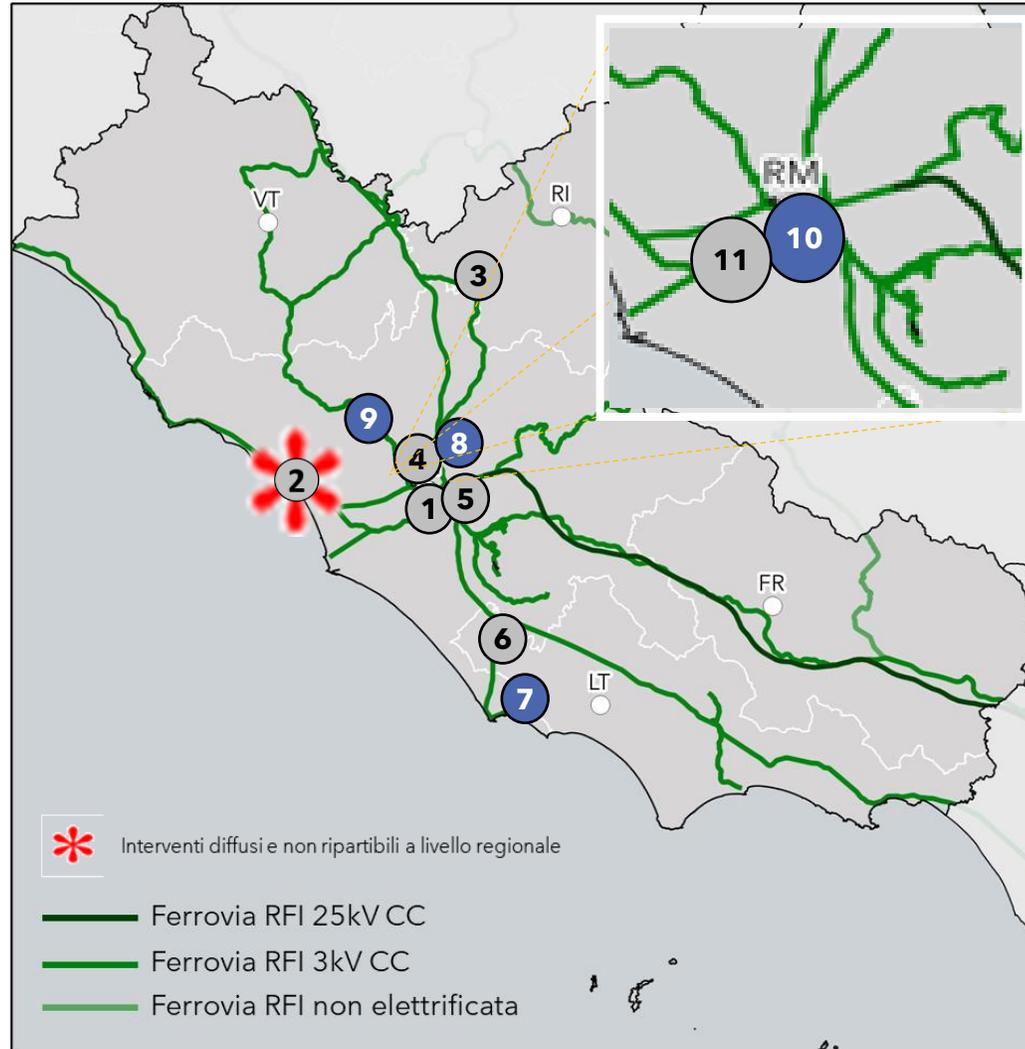
Costo intervento: 4.708M €

Finanziati: 59%



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

Fine lavori prevista: 2024 / n.d.



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

### 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

## 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

1.582 M € (costo complessivo  
dell'intervento):

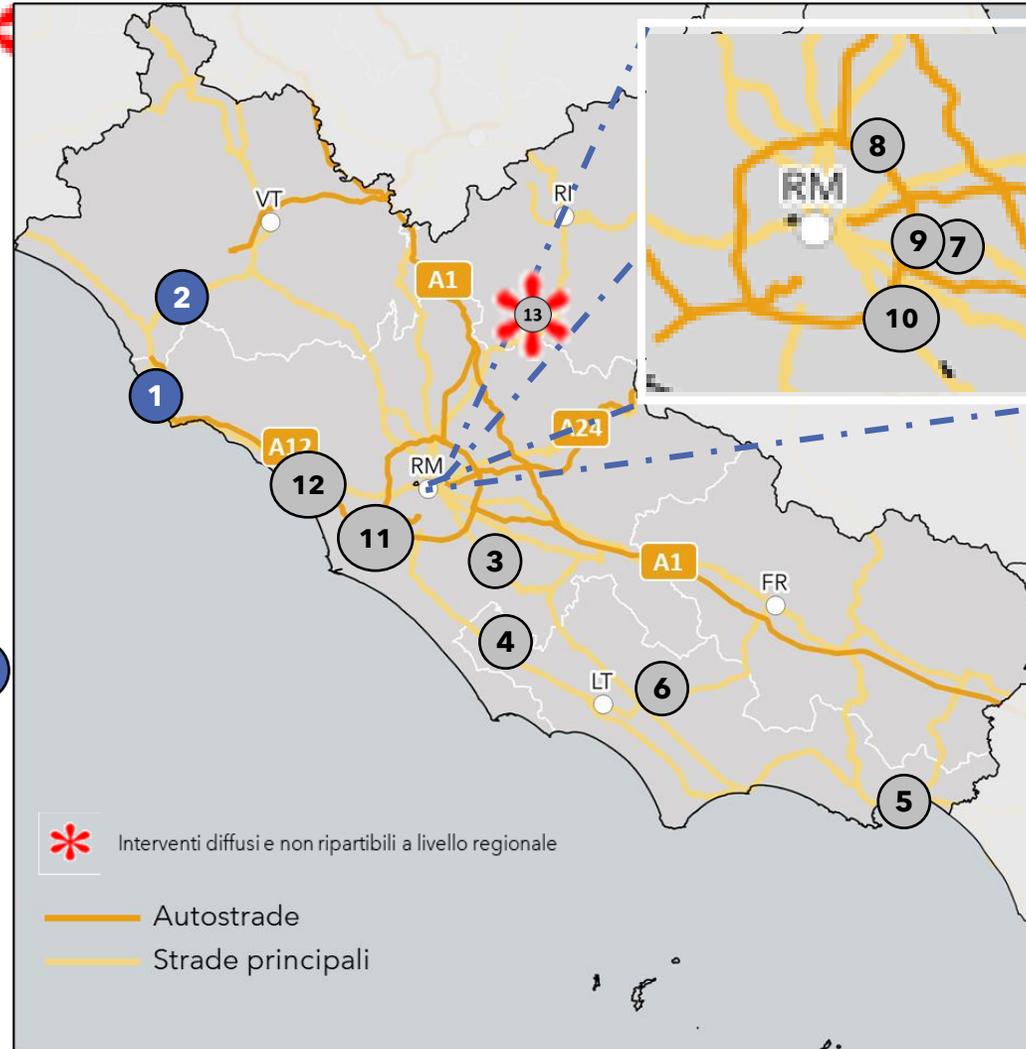
- RIQUALIFICA E45/SS 3 BIS ORTE-RAVENNA
- Costo intervento: 1.346 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **n.d.**



## Allaccio alla autostrada A12 Roma- Civitavecchia della viabilità ordinaria del comune di Fiumicino a supporto dell'interporto di Roma- Fiumicino

Costo intervento: 13 M €  
Finanziati: 153%  
Fase: opere con esecutore individuato  
Fine lavori prevista: **n.d.**

1



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

## Autostrada A12 tratta Rosignano- Civitavecchia - Completamento itinerario

Costo intervento: 211 M €  
Finanziati: 101%  
Fase: progettazione preliminare /  
progettazione definitiva  
Fine lavori prevista: **n.d.**

## SS 675 Umbro-Laziale Sistema infrastrutturale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte - Tratta Monte Romano est - Civitavecchia (RM188)

Costo intervento: 467 M €  
Finanziati: 100%  
Fase: progettazione preliminare  
Fine lavori prevista: **n.d.**

2

### 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

## 3 Tangenziale Appia-Castelli - 3° stralcio funzionale dal km 5,165 (svincolo del Ginestreto) al km 9,223 (innesto S.S. nr. 7 Appia)

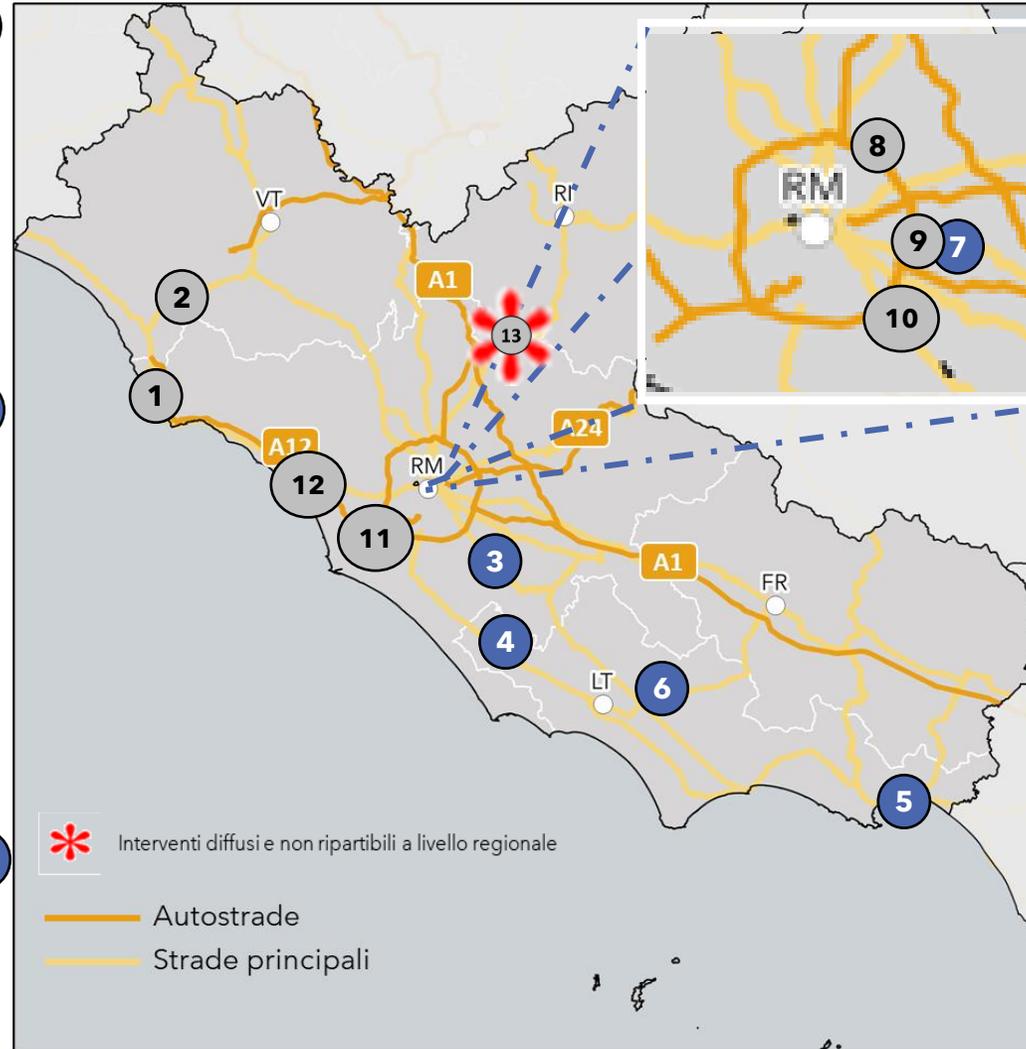
Costo intervento: 152 M €  
 Finanziati: 3%  
 Fase: progettazione preliminare  
 Fine lavori prevista: **n.d.**

## 4 Itinerario Tirrenico Centro-Meridionale (RM-NA)

CORRIDOIO TIRRENICO MERIDIONALE  
 AUTOSTRADA REGIONALE TOR DE CENCI-LATINA E BRETELLA CISTERNA-VALMONTONE  
 Costo intervento: 2.729 M €  
 Finanziati: 28%  
 Fase: opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato  
 Fine lavori prevista: **n.d.**

## 5 S 7 Via Appia - Variante in Comune di Formia (Pedemontana) (RM36)

Costo intervento: 172 M €  
 Finanziati: 46%  
 Fase: progettazione preliminare  
 Fine lavori prevista: **oltre 2025**



\* Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

— Autostrade  
 — Strade principali

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

## 6 Adeguamento SS 156 dei Monti Lepini

SS 156 - 2° LOTTO PONTINIA-SEZZE  
 Costo intervento: 68 M €  
 Finanziati: 97%  
 Fase: lavori in corso  
 Fine lavori prevista: **n.d.**

## 7 GRA e A91 Roma-Fiumicino: realizzazione di corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca e potenziamento dello svincolo Tiburtina

INTERVENTO DI POTENZIAMENTO DELLO SVINCOLO TIBURTINA: 1° STRALCIO FUNZIONALE (RM62)  
 Costo intervento: 34 M €  
 Finanziati: 100%  
 Fase: progettazione definitiva  
 Fine lavori prevista: **oltre 2025**

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

## 8 GRA e A91 Roma-Fiumicino: realizzazione di corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca e potenziamento dello svincolo Tiburtina

SVINCOLO TIBURTINA: INTERVENTO DI POTENZIAMENTO DALLO SVINCOLO CENTRALE DEL LATTE ALLO SVINCOLO A24 - 2° FASE FUNZIONALE (RM105)

Costo intervento: 65 M €

Finanziati: 0%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **oltre 2025**



## 9 GRA e A91 Roma-Fiumicino: realizzazione di corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca e potenziamento dello svincolo Tiburtina

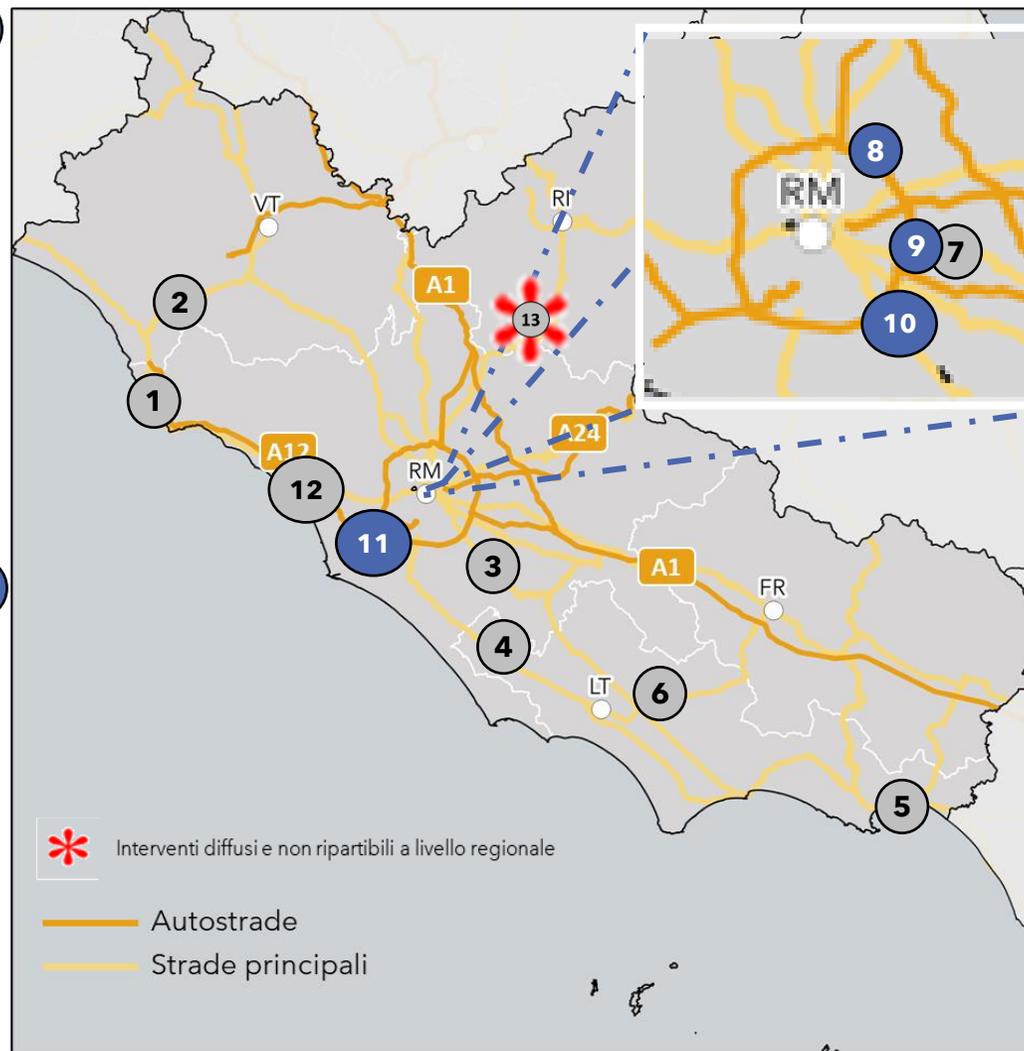
INTERVENTO DI REALIZZAZIONE DI CORSIE COMPLANARI AL GRA TRA VIA CASILINA E LO SVINCOLO DI TOR BELLA MONACA - 1° STRALCIO (RM165)

Costo intervento: 44 M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione definitiva

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



## 10 GRA e A91 Roma-Fiumicino: realizzazione di corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca e potenziamento dello svincolo Tiburtina

INTERVENTO DI REALIZZAZIONE DI CORSIE COMPLANARI AL GRA TRA VIA CASILINA E LO SVINCOLO DI TOR BELLA MONACA - 2° STRALCIO (RM329)

Costo intervento: 27 M €

Finanziati: 0%

Fase: progettazione definitiva

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



## 11 A91 Roma-Fiumicino - Interventi di ulteriore fluidificazione del nodo di Roma - Realizzazione delle corsie complanari all'Autostrada A91 Roma Fiumicino tra lo svincolo di Parco de' Medici e l'A90 Grande Raccordo Anulare di Roma (RM330)

Costo intervento: 20 M €

Finanziati: 0%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **oltre 2025**



Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019 Italia Veloce 2020

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

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

## Realizzazione della terza corsia dinamica sull'autostrada A12 nella tratta Cerveteri - Torrimpietra in carreggiata sud

Costo intervento: 32 M €  
 Finanziati: 100%  
 Fase: progettazione preliminare  
 Fine lavori prevista: **n.d.**



12

## Strada Statale 4 Salaria - Potenziamento e riqualificazione

1.075 M € (costo complessivo dell'intervento):

SS 4 - RIQUALIFICAZIONE: INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E MESSA IN SICUREZZA: INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E MESSA IN SICUREZZA DELLA SEDE STRADALE ESISTENTE - LAZIO

- Costo intervento: 135 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **n.d.**

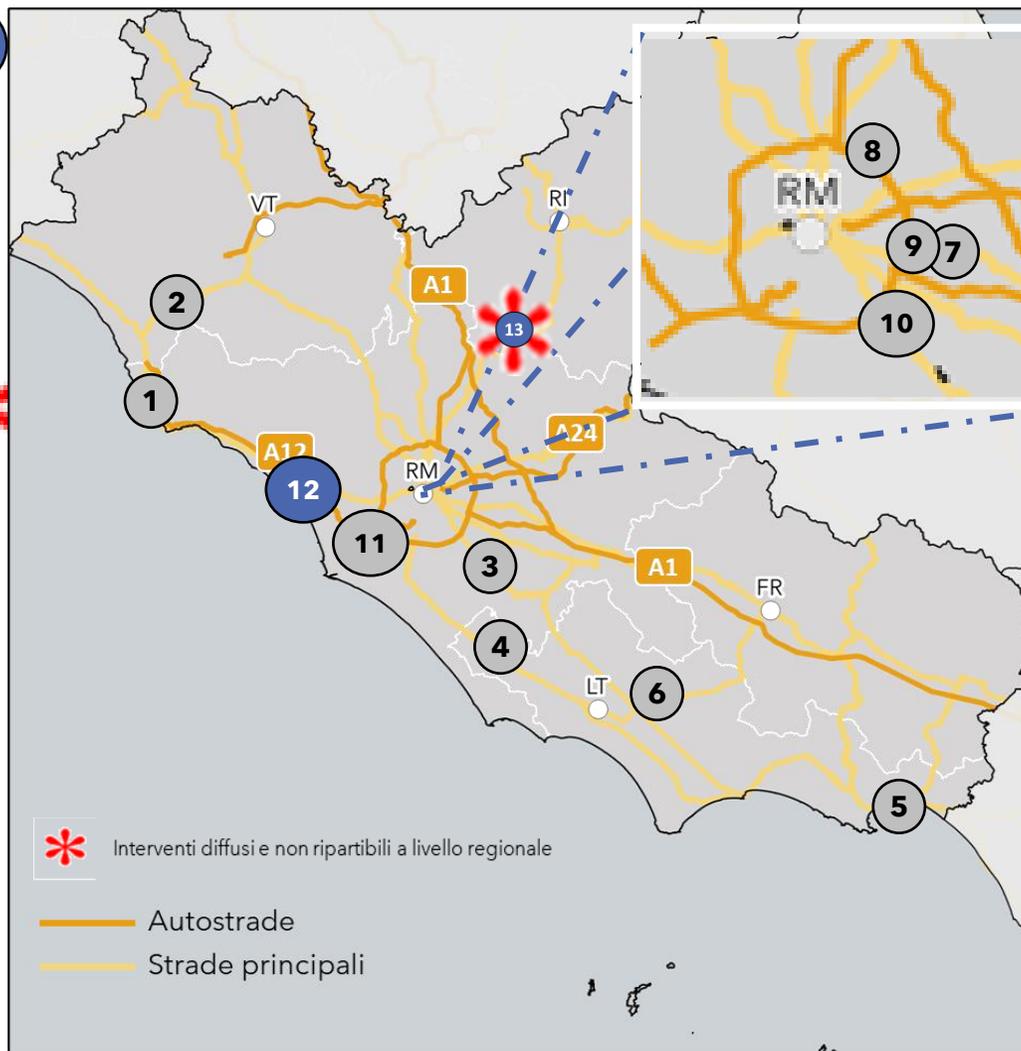
13

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.



Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

Autostrade  
 Strade principali

## Autostrade A24 e A25 adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura

Costo intervento: 3.140 M €  
 Finanziati: 63%  
 Fase: progettazione preliminare  
 Fine lavori prevista: **n.d.**



## Smart Road - Salaria

Costo intervento: 19 M €  
 Finanziati: **n.d.**  
 Fase: progettazione preliminare  
 Fine lavori prevista: **n.d.**

## Strada Statale 4 Salaria - Potenziamento e riqualificazione

1.075 M € (costo complessivo dell'intervento):

ADEGUAMENTO A 4 CORSIE NEL TRATTO PASSO CORESE-RIETI

- Costo intervento: 522 M €
- Finanziati: 30%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**

13

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

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

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI

## Porto di Civitavecchia

OPERE STRATEGICHE PER IL PORTO: 1° LOTTO FUNZIONALE - 2° STRALCIO; 2° LOTTO FUNZIONALE; PIAZZALE AREA TRAGHETTI 1° STRALCIO - AREA A SERVIZIO DEL PONTILE II

Costo intervento: 465 M €

Finanziati: 10%

Fase: lavori in corso / progettazione preliminare / progettazione definitiva

Attivazione: **2021 / n.d.**



## Porto di Fiumicino

PORTO COMMERCIALE (PRP)

Costo intervento: 251 M €

Finanziati: 12%

Fase: progettazione preliminare

Attivazione: **n.d.**



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

### Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020

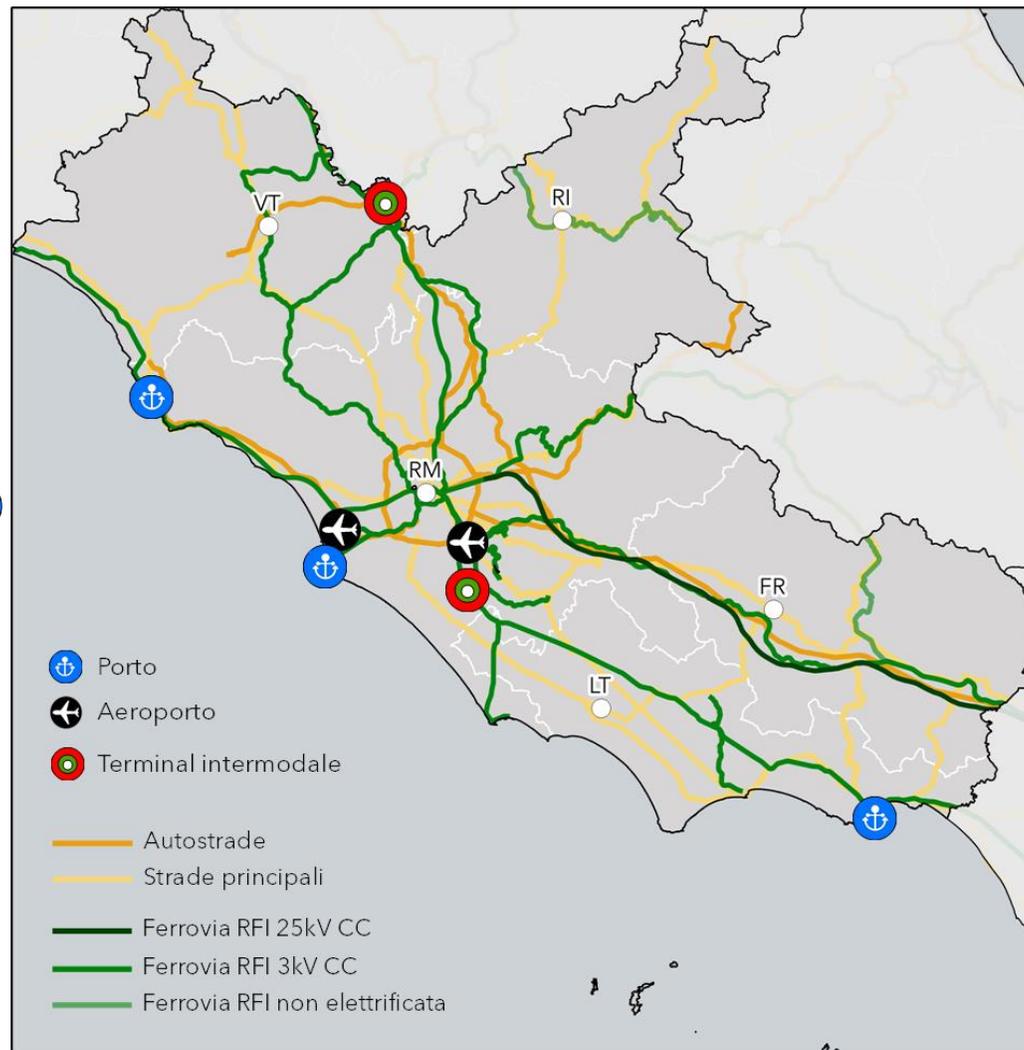


Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



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; altre fonti

## Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio

Costo intervento: 92 M €

Finanziati: 100%

Fase: n.d.

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

## Collegamenti agli aeroporti di alcuni dei principali nodi urbani tramite metropolitana o rete RFI

399 M € (costo complessivo dell'intervento):

- POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI FERROVIARI CON AEROPORTO DI FIUMICINO - OPERE PRIORITARIE - 1^ FASE: POTENZIAMENTO LINEA ROMA OSTIENSE FIUMICINO (POTENZIAMENTO IMPIANTO FIUMICINO AEROPORTO E PRG MAGLIANA E PONTE GALERIA)
- Costo intervento: 75 M €
- Finanziati: 13%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**

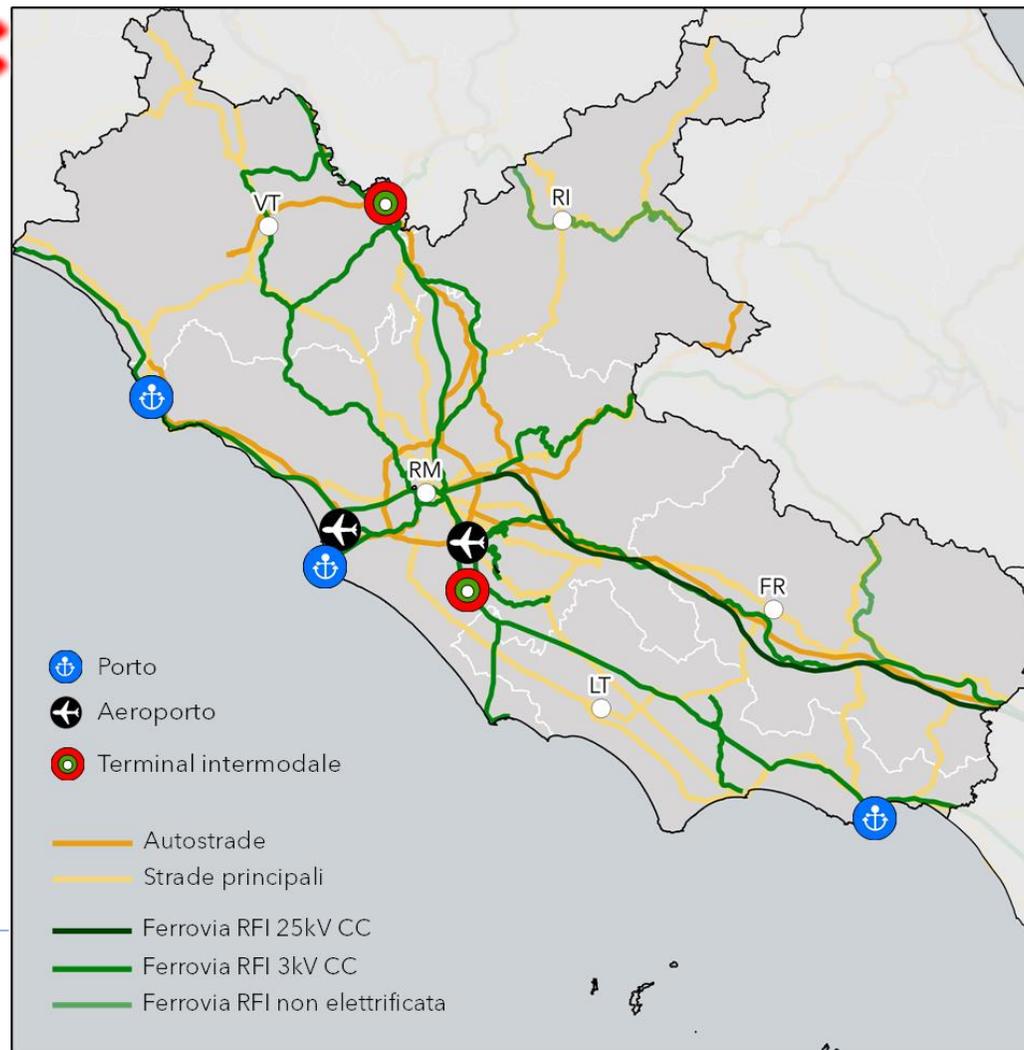
## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI

**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 - ROMA FIUMICINO
- Costo intervento: 26 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



**Terminal passeggeri, Security e passengers experience - Introduzione di interventi per il miglioramento della security, e interventi a supporto del passeggero per migliorare la qualità del servizio e la travelling experience in generale**

1.677 M € (costo complessivo dell'intervento):

- TERMINAL PASSEGGERI, SECURITY E PASSENGERS EXPERIENCE - ROMA FIUMICINO
- Costo intervento: 522 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



## 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; altre fonti

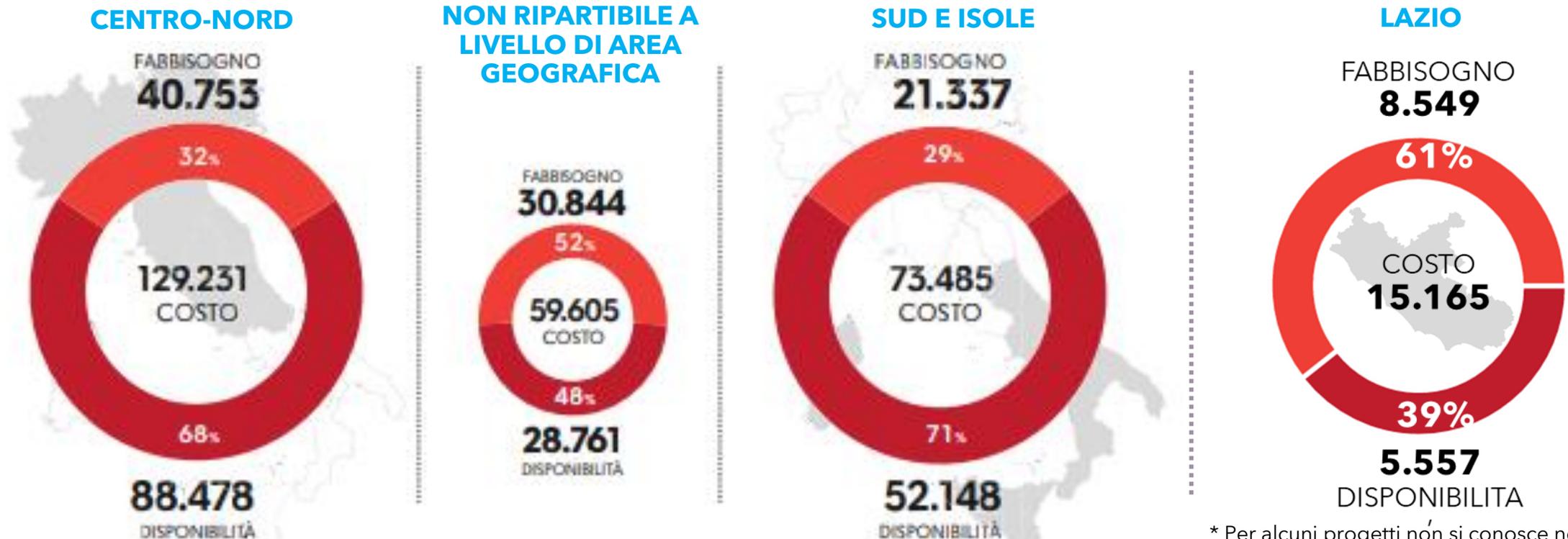
## ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

# 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.

Nel **Lazio** sono previsti investimenti per 15.165 milioni di euro, pari al 12% del Centro-Nord e al 6% dell'Italia.



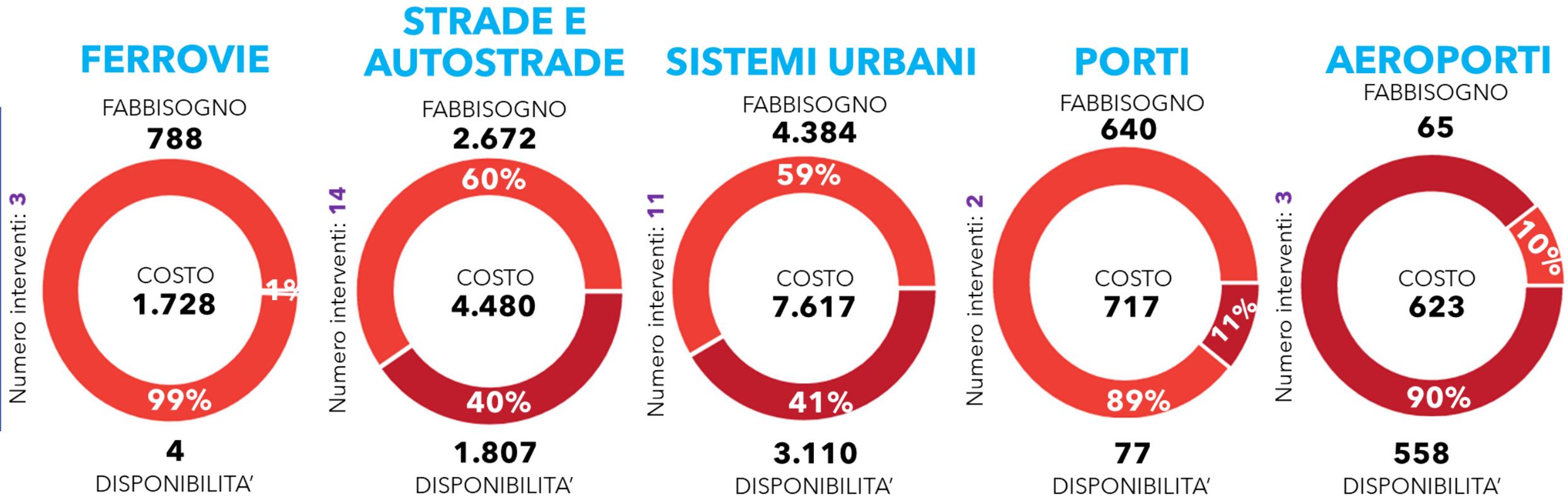
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

\* Per alcuni progetti non si conosce né la disponibilità né il fabbisogno

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

# COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER SISTEMA INFRASTRUTTURALE NEL LAZIO

(importi in milione di euro)



° Gli importi del Costo non sono pari alla sommatoria tra Fabbisogno e Disponibilità in quanto non sono reperibili i valori per tutti gli interventi

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

## CONNESSIONI DIAGONALI

- Roma - Pescara  
→ 0,6 mld

Al completamento dell'intero progetto, ci sarà un risparmio di tempo di 80 minuti sulla tratta Roma-Pescara e un aumento della capacità da 4 a 10 treni /ora sulla tratta raddoppiata (con possibilità di realizzare servizi metropolitani tra Chieti e Pescara). Saranno adeguate le prestazioni per favorire lo sviluppo del traffico merci.

- Orte - Falconara  
→ 0,5 mld

Al completamento dell'intero progetto, ci sarà una riduzione in tempi di percorrenza di 15 minuti sulla tratta Roma-Ancona e di 10 minuti sulla tratta Roma-Perugia, aumento della capacità da 4 a 10 treni / ora sulle tratte soggette al raddoppio. Si prevede l'adeguamento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci.

## SVILUPPO DEL SISTEMA EUROPEO DI GESTIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO (ERTMS)

L'investimento consiste nell'equipaggiare 3.400 km di rete RFI del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), conformemente al piano europeo di implementazione dell'ERTMS.

- Roccasecca-Avezzano
- Ciampino-Frascati
- Ciampino-Velletri
- Ciampino-Albano Laziale
- Campoleone-Nettuno

Aggiornare i sistemi di sicurezza e segnalazione esistenti, garantendo così, con anticipo rispetto alle scadenze fissate dall'UE, la piena interoperabilità con le reti ferroviarie europee e l'ottimizzazione della capacità e delle prestazioni della rete.

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

Risorse PNRR  
sull'intero investimento  
Totale  
(mln)

1.580



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

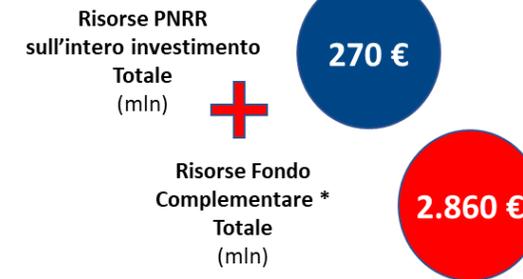
Risorse PNRR  
sull'intero investimento  
Totale  
(mln)

2.970

# 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.



Tipologia di intervento	Porto	Intervento	Finanziamento € mln
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	Civitavecchia	Prolungamento Banchina 13 II lotto (II lotto OO.SS.)	26,65
		Nuovo accesso al bacino storico (II lotto OO.SS.)	43,00
Ultimo / Penultimo miglio ferroviario / stradale	Civitavecchia	Ponte di collegamento con antemurale (II lotto OO.SS.)	10,00
Elettificazione delle banchine (Cold ironing)	Civitavecchia	Cold Ironing	80,00
<b>TOTALE</b>			<b>159,65</b>

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 CO<sub>2</sub> per anno nelle aree portuali interessate.

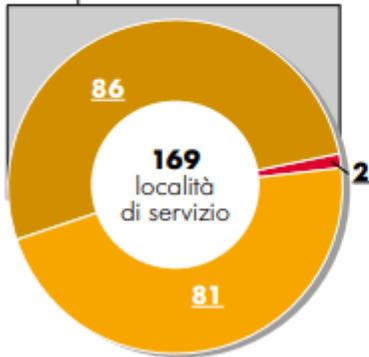
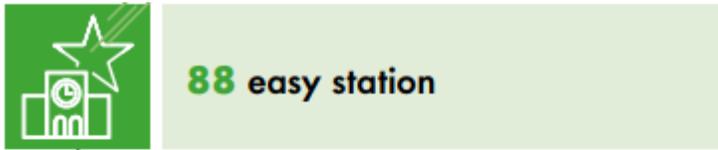
\*di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 nei limiti delle annualità che saranno assegnate in bilancio.

**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

# IL PIANO STAZIONI IN LAZIO

In **Lazio** sono presenti complessivamente **169** 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 **88 stazioni medio/grandi** presenti sul territorio 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.



- Network RFI - altre Stazioni
- Network RFI - Stazioni oggetto di intervento
- Network Grandi Stazioni Rail

**I cantieri in corso**

Latina  
Cassino  
Civitavecchia  
Ciampino  
Orte  
Monterotondo - Mentana

**Le stazioni rinnovate**

Cesano Ferentino  
Gemelli  
La Storta  
Tarquinia  
Valle Aurelia  
Ladispoli Cerveteri  
Marina di Cerveteri  
Monte San Biagio  
Stimigliano  
Santa Marinella  
Colleferro

**Gli interventi al 2023**

**Frosinone**

**San Pietro**



**Le azioni principali**

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

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

## SS 7 Via Appia

LAVORI PER L'ELIMINAZIONE DI UNA STRETTOIA IN CURVA E DOSSI SU UN CAVALCAVIA FERROVIARIO AL KM 109+900

Costo intervento: 12 M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: Progettazione definitiva



## SS 1 Via Aurelia

INTERVENTO DI MIGLIOR. E ADEGUAM. SVINCOLI DELLA SS1 AURELIA - LAVORI DI REALIZ. DEL NUOVO TRONCO STRADALE E DEI NUOVI SVINCOLI, IN VARIANTE ALLA SS1 AURELIA AI CENTRI ABITATI DI PALIDORO E TRE DENARI, NEL TRATTO COMPRESO TRA IL KM 26+000 ED IL KM 33+000 (RM325)

Costo intervento: 94 M €

Finanziati: 0%

Stato avanzamento: Studio di fattibilità

**Investimenti ANAS nel Lazio  
previsti nel Contratto di Programma  
2016 - 2020**

**Totale  
(mln)**

**1.656,9 €**

**Lazio / Centro  
Italia  
(%)**

**23%**

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati CdP ANAS 2016-2020

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

# FOCUS TRATTA FERROVIARIA ROMA-PESCARA

Il potenziamento del collegamento ferroviario Roma-Pescara è articolato in vari interventi. Sono stati individuati quelli prioritari, che costituiscono la prima fase del progetto:

- Scafa - Manoppello: Raddoppio prevalentemente in variante di circa 7 km, con velocità massima di 160 km/h;
- Manoppello - Interporto: raddoppio in sede per circa 5 km, con velocità massima pari a 160 km/h;
- Sulmona - Pratola Peligna: raddoppio in sede rettificata per circa 5 km, con velocità massima pari a 160 km/h;
- Tagliacozzo - Avezzano: raddoppio in sede per circa 15 km per una velocità 200 km/h e pendenza massima del 23 %.

Sono inoltre previsti, a completamento del progetto, i seguenti interventi:

- Pratola Peligna-Scafa: raddoppio prevalentemente in variante di circa 25 km, per una velocità massima pari a 160 km/h. E' prevista lo spostamento della stazione di Torre de'Passeri;
- Roma (Corcolle)-Tagliacozzo: nuova linea di circa 53 km di cui circa 40 km in galleria, per una velocità massima pari a 200 km/h e una pendenza massima del 21 %;
- Avezzano - Sulmona: nuova linea a semplice binario di circa 33 km di cui circa 18 in galleria, per una velocità massima pari a 200 km/h. E' inoltre in corso, su altro progetto di investimento, il raddoppio della tratta Pescara-Chieti-Interporto.

## Benefici commerciali al 2026



VELOCITÀ

Tratte Sulmona-Pratola Peligna, Tagliacozzo-Avezzano e Scafa-Manoppello-Interporto: velocizzazione fino a 5' per alcuni servizi



REGOLARITÀ

Tratte Sulmona-Pratola Peligna, Tagliacozzo-Avezzano e Scafa-Manoppello-Interporto: miglioramento della regolarità per alcuni servizi

## Benefici commerciali a regime oltre il 2026



VELOCITÀ

Riduzione tempi di percorrenza: Roma-Pescara in circa 2h rispetto agli attuali 3h 20', con un minor tempo di percorrenza fino a 80' (al completamento dell'intero progetto)



CAPACITÀ

Incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sulle tratte oggetto di raddoppio, con possibilità di istituire servizi di tipo metropolitano tra Chieti e Pescara



VELOCITÀ

Velocizzazione e sistematizzazione dei collegamenti tra Pescara e L'Aquila, grazie anche ad altri interventi in corso e programmati sulla linea L'Aquila-Sulmona (Bretella Sulmona, Nuova fermata Sulmona S.Rufina, Elettrificazione Sulmona-L'Aquila)



PRESTAZIONI

Adeguamento prestazionale per consentire lo sviluppo del traffico merci

## 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**

